Bundel - Commissie Ruimte van 9 september 2024

Agenda bijlagen
- spreektijd 4 uur commissie Ruimte
- concept agenda commissie Ruimte 9 september
- concept agenda commissie Ruimte 12 september
- Beantwoording technische vragen commissie Ruimte 9 en 12 september
- Verslag commissie Ruimte 12 september 2024 ter voorvisie - aangepast
- Verslag commissie Ruimte 9 september 2024 ter voorvisie - aangepast

0 Overleg ROCOV 17:45 -18:15 uur

0 Technische Briefing over het Schouw N27 (IMPI) 18:15 - 18:45

1 Opening en mededelingen

2 18:45 - Inspreekhalfuur
- Schriftelijke inspraakreactie onluitingsweg de Scheg: Aanvullende informatie voor de Provincie Noord Holland 090924
- Beeldmateriaal inspraakreactie ontsluitingsweg de Scheg
- Inspreekreactie ontsluiting Scheg 9 september 2024

3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen
- Concept verslag commissie Ruimte 17 juni 2024 ter voorvisie
- Strategische agenda Ruimte september 2024
- concept agenda commissie Ruimte 9 september
- concept agenda commissie Ruimte 12 september
- Lijst moties commissie Ruimte 9 september
- Lijst met toezeggingen commissie Ruimte 9 september

4 A-agenda Financiën

4.a 19:15 - Tweede Begrotingswijziging 2024
In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024. Daarnaast bevat deze begrotingswijziging de bijstellingen voor 2024 uit de kaderbrief 2025. Begrotingswijzigingen worden voorafgaand aan de vaststelling in PS behandeld in de Statencommissies. Elke commissie bespreekt deze vanuit de vakinhoudelijke invalshoek. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de commissie Bestuur.
Update 29 augustus: Er is een correctie ontvangen op de tweede Begrotingswijziging. De vorige versie is vervangen door de gecorrigeerde tweede Begrotingswijziging.
Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de te nemen besluiten zoals beschreven in de Statenvoordracht. U bespreekt met de commissie de stukken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie Ruimte. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.
Update: Donderdag 12 september heeft GS een tweede correctie doorgevoerd op de Tweede begrotingswijziging 2024 en toegestuurd aan PS. De gecorrigeerde versie en brief aan PS zijn toegevoegd aan de agenda.
- Dossier 16060 voorblad
- Brief GS aan PS en Correctie Tweede begrotingswijziging 2024
- PS voordracht Tweede begrotingswijziging 2024
- Brief aan PS inzake TBW2024 (tweede correctie) 12 september 2024
- Tweede begrotingswijziging 2024 gecorrigeerd 12 september 2024

5 A-Agenda Wonen

5.a 20:00 - Actieagenda Wonen 2024-2028

Toelichting: Het college heeft de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 opgesteld en legt deze besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Het doel van deze actieagenda is het snel helpen terugdringen van de woningnood in Noord-Holland, de agenda bevat de acties waarmee de provincie dit wil bereiken. De provincie wil de woningbouw versnellen met kortere procedures, extra deskundigen en subsidies. Ook worden op basis van deze agenda en in uitwerking op de bestaande woondeals met gemeenten aanvullende overeenkomsten gesloten over het aantal te bouwen woningen, de doelgroepen voor deze woningen en de betaalbaarheid.
Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028. Daarnaast wordt u gevraagd om met het vaststellen van de actieagenda de motie M166-2023 'aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders' te beschouwen als afgedaan.
De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

Dossier 15954 voorblad
Brief aan PS over de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028
Statenvoordracht actieagenda
Actieagenda wonen en woningbouwversnelling 2024-2028
Actieagenda_Samenvatting
Strategische Evaluatie en Onderzoeksagenda WSO
M166-2023 AANGENOMEN

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

7 21:10 - A-agenda Mobiliteit

7.a Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024- 2028 (NIKG)
Toelichting: 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 (uitgedrukt in beeldkwaliteitsniveaus) 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. De NIKG 2024-2028 wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

Dossier 16275 voorblad
Brief aan PS over vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 (NIKG)
Statenvoordracht NIKG
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)

7.b Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi)
Toelichting: De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) geeft inzicht in het presteren van de provinciale wegen en fietspaden en signaleert knelpunten. Het helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringen die bijdragen aan een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjaren programma Infrastructuur 2025 (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur bespreken. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

Dossier 16263 voorblad
Brief aan PS over vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028
Statenvoordracht iNHi
Rapportage Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028

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

9 C-agenda Mobiliteit

9.a Mobiliteit: Onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid (C-agenda Ruimte 9-9-2024)
De provincie is een onderzoek gestart naar het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid. Daarin wordt bekeken wat de consequenties zijn van het mobiliteitsbeleid van de provincie voor diverse doelgroepen. Met dit besluit informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over dit onderzoek.

Dossier 15811 voorblad
Brief aan PS over onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid

9.b Mobiliteit: Wijzigingsbesluit uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen (C-agenda Ruimte 09-09-2024) 2024

Er vallen te veel slachtoffers in het verkeer; vooral oudere fietsers zijn kwetsbaar. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt en draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Het programma Doortrappen heeft als doel om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Door een aanpassing van de subsidievoorwaarden kunnen 25 Noord-Hollandse gemeenten dit programma in 2024 aanbieden aan hun oudere inwoners.

Dossier 15911 voorblad
Brief aan PS over Wijzigingsbesluit Doortrappen Noord-Holland 2024

9.c Mobiliteit: Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
De provincie en haar partners werken aan een robuuste oplossing voor de overlast van de N203 bij Krommenie en Assendelft. Hiervoor is nu een plan van aanpak gemaakt. Er worden vijf stappen doorlopen en aan het eind (in 2027) besluiten GS of een van de onderzochte varianten een robuuste oplossing kan vormen.

Dossier 15966 voorblad
Brief aan PS over Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9
Plan van Aanpak Verbinding A8-A9 Robuuste oplossing

9.d Mobiliteit: Verslag werkbezoek Baden-Württemberg (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Op 16 en 17 mei 2024 bracht gedeputeerde Olthof een werkbezoek aan de deelstaat Baden-Württemberg in Duitsland. Dit bezoek stond in het teken van kennisdeling op het gebied van mobiliteit én het verkennen van mogelijke onderwerpen waarop Baden-Württemberg en de Provincie Noord-Holland kunnen samenwerken. Het verslag van deze reis wordt aan PS aangeboden.

Dossier 16076 voorblad
Brief aan PS over Verslag werkbezoek Baden-Württemberg
Verslag werkbezoek Baden-Württemberg 2024

9.e Mobiliteit: Informeren PS over brieven minister Infrastructuur en Waterstaat (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Recent hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat twee brieven naar de Tweede Kamer gestuurd: een "MIRT verzamelbrief" en een brief over het Basiskwaliteitsniveau Spoor. Beide brieven bevatten onderwerpen die ook voor de Provincie Noord-Holland van belang zijn. Daarom worden Provinciale Staten geïnformeerd over beide brieven.

Dossier 16032 voorblad
Brief aan PS over Brieven minister van Infrastructuur en Waterstaat - verzamelbrief MIRT en brief basiskwaliteitsniveau spoor
Verzamelbrief-i-r-t-mirt
Beoordelingskader-toedeling-resterende-projectbudgetten
Eerste-aanzet-plan-van-aanpak-herstart-gepauzeerde-mirt-projecten
Overzicht-overleggen-gepauzeerde-projecten
Kamerbrief-basiskwaliteitsniveau-spoor

9.f Mobiliteit: Intentieovereenkomst Verbetering N231 Zuid (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
De provincie Noord-Holland gaat samen met de gemeente Aalsmeer en de Vervoerregio Amsterdam onderzoeken hoe de doorstroming op de kruispunten van de N231 met de Bachlaan en de Mijnsherenweg in Aalsmeer verbeterd kan worden. De kruisingen worden tijdens het groot onderhoud in 2025 aangepakt. Deze intentieovereenkomst waarborgt een aantal samenwerkings- en financiële afspraken om de reconstructie gezamenlijk verder technisch uit te werken.

Dossier 16200 voorblad
Brief aan PS over de Intentieovereenkomst verbetering N231-zuid

9.g Mobiliteit: Provinciale bijdrage Weg om de Zuid, Hoofddorp (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
De provincie werkt in het project 'Weg om de Zuid' samen met de gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam aan het verbeteren van de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze weg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is belangrijk voor de ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in de regio. De provincie is van plan haar bijdrage aan Weg om de Zuid te verhogen van € 55 naar € 58 miljoen.

Dossier 16174 voorblad
Brief aan gem Haarlemmermeer Verseon nr 2270671 2270679
Brief aan VRA Verseon nr 2270671 2270682
Brief aan PS over Weg om de Zuid, Hoofddorp
Rapport beslisinformatie VKA Weg om de Zuid

9.h Mobiliteit: aanhoudende overlast showracers Hilversumseweg/N525 Laren(C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

Mail inwoners aanhoudende overlast showracers Hilversumseweg/N525 Laren_Geredigeerd
GLIMI rapportage GooiVecht streek 24-10-2023_Geredigeerd
Quotes buurtbewoners overlast showracers

Lijst overlastervaarders_Geredigeerd

10 C-agenda Ruimte

10.a Klimaat en RO: Ingekomen brief (Rli) inzake advies 'Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat' (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Aanbiedingsbrief Minister IenW Rli-advies Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat 12 juni 2024

Rli 2024-02 Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat

10.b RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (definitief) (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I en de Nota van beantwoording vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen van het Natuurnetwerk Nederland, het Landelijk Gebied en Provinciale Monumenten.

Dossier 15901 voorblad

Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (definitief)

1. Wijzigingsbesluit ronde 2024-I Omgevingsverordening NH2022

2. Wijzigingsbesluit Voorbereidingsbesluit OV NH2022

3. Nota van beantwoording ronde 2024-I aangepaste versie 10 juni 2024

10.c RO: Ingekomen brief inzake Omgevingsverordeing NH2022 (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

Omgevingsverordeing NH2022_Geredigeerd

10.d Woningbouw: Brief aan Provinciale Staten NH inzake woningbouwproject 'Soppediep' BPL gebied Opperdoes (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

Brief aan Provinciale Staten NH inzake woningbouwproject 'Soppediep' BPL gebied Opperdoes_Geredigeerd

Stedenbouwkundige visie Opperdoes 10-06-2024 (1)

Kernkwaliteiten van het BPL Abbekerk e.o. irt Soppediep (2)

22130_Kernvisie Opperdoes

10.e Ruimte: Bezwaarbrief # 1 - laatst geopenbaarde versie van het locatieonderzoek voor een AZC in Santpoort-Zuid (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

Mail bezwaarbrief Bestuur Stichting Samen Santpoort-Zuid_Geredigeerd

Bezwaarbrief # 1 - laatst geopenbaarde versie van het locatieonderzoek voor een AZC in Santpoort-Zuid

10.f Ruimte: Zienswijze Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022 (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

Zienswijze Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022

10.g Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda 09-09-2024)

Provincie Noord-Holland is een traject gestart om samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een Ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord op te stellen. Voor dit Ontwikkelperspectief is een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld.

Dossier 11956 voorblad

Brief aan PS over het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

10.h Ruimte: Voortgang implementatie Omgevingswet (C-agenda 09-09-2024)

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de voortgang van de implementatie van de Omgevingswet in het eerste half jaar van 2024.

Dossier 16126 voorblad

Brief aan PS over voortgang implementatie Omgevingswet eerste zes maanden 2024

10.i Ruimte: Bezwaren laatst geopenbaarde versie locatie-onderzoek AZC Velsen (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

2024 07 25 Brief aan BenW Velsen Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen, ons bezwaar aangaande de scoremethodiek op de hoofdcriteria Bezwaarbrief #2

10.j Ruimte: Brief Omgevingsverordening NH en Heemskerkerduingebied (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Brief provincie OV NH en Heemskerkerduingebied geanonimiseerd

10.k Ruimte: Ingekomen brief inwoner verbeteren infrastructuur in Den Helder (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

Ingekomen brief inwoner verbeteren infrastructuur in Den Helder_Geredigeerd

11 C-agenda Wonen

12 C-agenda Algemeen

12.a IPO: BAC agenda en verslag Ruimte & Leefomgeving - 25 april 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)

20240425 BAC R&L 0 Vastgesteld verslag BAC 25 april

20240425 BAC R&L 1.1 conceptagenda

12.b IPO: BAC verslag Ruimte & Leefomgeving - 20 juni 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)

20240620 BAC R&L 0 Conceptagenda BAC RenL

12.c IPO: BAC verslag Ruimte & Leefomgeving - 29 februari 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)

20240229 BAC R&L Vastgesteld verslag

12.d MRA: Editie 84 - 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' (maandelijks) - 9 juli 2024 (C-agenda alle commissies september)

20240709 Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 84

13 C-agenda Schiphol

13.a Luchtvaart / Schiphol: BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

We informeren PS over de vastgestelde zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waarvan mevrouw E. Rommel de voorzitter is. Aanleiding is de consultatie die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft georganiseerd op het aangepaste pakket maatregelen om de geluidhinder in de omgeving van Schiphol terug te dringen. De zienswijze is op 22 juni jl. ingediend bij de minister

Dossier 16110 voorblad

Brief aan PS over BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

BRS zienswijze aanvullende raadpleging BA Schiphol definitief

Aan

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

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	09-09-2024
Tijd	18:45 - 23:10
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 6 september 2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0	**Overleg ROCOV 17:45 -18:15 uur**
0	**TB IMPI 18:15 - 18:45**
1	**Opening en mededelingen**
2 18:45	**Inspreekhalfuur**
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**A-agenda Financiën**
4.a 19:15	**Tweede Begrotingswijziging 2024** In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024. Daarnaast bevat deze begrotingswijziging de bijstellingen voor 2024 uit de kaderbrief 2025.

Begrotingswijzigingen worden voorafgaand aan de vaststelling in PS behandeld in de Statencommissies. Elke commissie bespreekt deze vanuit de vakinhoudelijke invalshoek. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de commissie Bestuur.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de te nemen besluiten zoals beschreven in de Statenvoordracht. U bespreekt met de commissie de stukken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie Ruimte. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

5 A-Agenda Wonen

5.a Actieagenda Wonen 2024-2028

20:00

Toelichting: Het college heeft de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 opgesteld en legt deze besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Het doel van deze actieagenda is het snel helpen terugdringen van de woningnood in Noord-Holland, de agenda bevat de acties waarmee de provincie dit wil bereiken. De provincie wil de woningbouw versnellen met kortere procedures, extra deskundigen en subsidies. Ook worden op basis van deze agenda en in uitwerking op de bestaande woondeals met gemeenten aanvullende overeenkomsten gesloten over het aantal te bouwen woningen, de doelgroepen voor deze woningen en de betaalbaarheid.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028. Daarnaast wordt u gevraagd om met het vaststellen van de actieagenda de motie M166-2023 ‘aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders’ te beschouwen als afgedaan.
De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

7 A-agenda Mobiliteit

21:10

7.a Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024- 2028 (NIKG)

Toelichting: 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 (uitgedrukt in beeldkwaliteitsniveaus) 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. De NIKG 2024-2028 wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

7.b Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi)

Toelichting: De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) geeft inzicht in het presteren van de provinciale wegen en fietspaden en signaleert knelpunten. Het helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringen die bijdragen aan een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjaren programma Infrastructuur 2025 (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur bespreken. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

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

9 C-agenda Mobiliteit

9.a Mobiliteit: Onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid (C-agenda Ruimte 9-9-2024)

De provincie is een onderzoek gestart naar het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid. Daarin wordt bekeken wat de consequenties zijn van het mobiliteitsbeleid van de provincie voor diverse doelgroepen. Met dit besluit informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over dit onderzoek.

9.b Mobiliteit: Wijzigingsbesluit uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen (C-agenda Ruimte 09-09-2024) 2024

Er vallen te veel slachtoffers in het verkeer; vooral oudere fietsers zijn kwetsbaar. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt en draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Het programma Doortrappen heeft als doel om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Door een aanpassing van de subsidievoorwaarden kunnen 25 Noord-Hollandse gemeenten dit programma in 2024 aanbieden aan hun oudere inwoners.

9.c Mobiliteit: Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

De provincie en haar partners werken aan een robuuste oplossing voor de overlast van de N203 bij Krommenie en Assendelft. Hiervoor is nu een plan van aanpak gemaakt. Er worden vijf stappen doorlopen en aan het eind (in 2027) besluiten GS of een van de onderzochte varianten een robuuste oplossing kan vormen.

9.d Mobiliteit: Verslag werkbezoek Baden-Württemberg (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Op 16 en 17 mei 2024 bracht gedeputeerde Olthof een werkbezoek aan de deelstaat Baden-Württemberg in Duitsland. Dit bezoek stond in het teken van kennisdeling op het gebied van mobiliteit én het verkennen van mogelijke onderwerpen waarop Baden-Württemberg en de Provincie Noord-Holland kunnen samenwerken. Het verslag van deze reis wordt aan PS aangeboden.

9.e Mobiliteit: Informeren PS over brieven minister Infrastructuur en Waterstaat (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Recent hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat twee brieven naar de Tweede Kamer gestuurd: een "MIRT verzamelbrief" en een

brief over het Basiskwaliteitsniveau Spoor. Beide brieven bevatten onderwerpen die ook voor de Provincie Noord-Holland van belang zijn. Daarom worden Provinciale Staten geïnformeerd over beide brieven.

9.f **Mobiliteit: Intentieovereenkomst Verbetering N231 Zuid (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

De provincie Noord-Holland gaat samen met de gemeente Aalsmeer en de Vervoerregio Amsterdam onderzoeken hoe de doorstroming op de kruispunten van de N231 met de Bachlaan en de Mijnsherenweg in Aalsmeer verbeterd kan worden. De kruisingen worden tijdens het groot onderhoud in 2025 aangepakt. Deze intentieovereenkomst waarborgt een aantal samenwerkings- en financiële afspraken om de reconstructie gezamenlijk verder technisch uit te werken.

9.g **Mobiliteit: Provinciale bijdrage Weg om de Zuid, Hoofddorp (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

De provincie werkt in het project 'Weg om de Zuid' samen met de gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam aan het verbeteren van de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze weg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is belangrijk voor de ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in de regio. De provincie is van plan haar bijdrage aan Weg om de Zuid te verhogen van € 55 naar € 58 miljoen.

9.h **Mobiliteit: aanhoudende overlast showracers Hilversumseweg/N525 Laren(C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)**

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Klimaat en RO: Ingekomen brief (Rli) inzake advies 'Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat' (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

10.b **RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (definitief) (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I en de Nota van beantwoording vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen van het Natuurnetwerk Nederland, het Landelijk Gebied en Provinciale Monumenten.

10.c RO: Ingekomen brief inzake Omgevingsverordeing NH2022 (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

10.d Woningbouw: Brief aan Provinciale Staten NH inzake woningbouwproject 'Soppediep' BPL gebied Opperdoes (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

10.e Ruimte: Bezwaarbrief # 1 - laatst geopenbaarde versie van het locatieonderzoek voor een AZC in Santpoort-Zuid (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

10.f Ruimte: Zienswijze Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022 (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

10.g Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda 09-09-2024)

Provincie Noord-Holland is een traject gestart om samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een Ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord op te stellen. Voor dit Ontwikkelperspectief is een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld.

10.h Ruimte: Voortgang implementatie Omgevingswet (C-agenda 09-09-2024)

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de voortgang van de implementatie van de Omgevingswet in het eerste half jaar van 2024.

10.i Ruimte: Bezwaren laatst geopenbaarde versie locatie-onderzoek AZC Velsen (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

10.j Ruimte: Brief Omgevingsverordening NH en Heemskerkerduingebied (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

10.k Ruimte: Ingekomen brief inwoner verbeteren infrastructuur in Den Helder (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

11 C-agenda Wonen

12 C-agenda Algemeen

12.a IPO: BAC agenda en verslag Ruimte & Leefomgeving - 25 april 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Provincie Noord-Holland

12.b **IPO: BAC verslag Ruimte & Leefomgeving - 20 juni 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

12.c **IPO: BAC verslag Ruimte & Leefomgeving - 29 februari 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

12.d **MRA: Editie 84 - 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' (maandelijks) - 9 juli 2024 (C-agenda alle commissies september)**

13 **C-agenda Schiphol**

13.a **Luchtvaart / Schiphol: BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

We informeren PS over de vastgestelde zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waarvan mevrouw E. Rommel de voorzitter is. Aanleiding is de consultatie die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft georganiseerd op het aangepaste pakket maatregelen om de geluidhinder in de omgeving van Schiphol terug te dringen. De zienswijze is op 22 juni jl. ingediend bij de minister

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	12-09-2024
Tijd	18:00 - 22:00
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). Het inspreekhalfuur is op maandag 9 september. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (woensdag 11 september2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden.

1	**Heropening commissie Ruimte (vervolg van 9 september 2024)**
2	**A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**
2.a 18:00	**Vaststellen Ruimtelijk voorstel en startnotitie "Regie op de Ruimte"** Toelichting: Op 6 februari jl. hebben GS het concept Ruimtelijk Voorstel "Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel" vrijgegeven voor consultatie. Op basis van de binnengekomen reacties zijn aanpassingen doorgevoerd. Het Ruimtelijk Voorstel beschrijft de ruimtelijke vraagstukken die ontstaan als alle ruimteclaims bij elkaar worden gelegd. Met deze vraagstukken gaan we aan de slag in het vervolgtraject "Regie op de Ruimte". De wijzigingen in ons beleid die daaruit volgen, verwerken we in een actualisatie van de Omgevingsvisie. De startnotitie "Regie op de Ruimte" bevat de kaders voor het vervolgtraject en is de basis voor de bestuurlijke opdracht hiervoor. Behandelvoorstel: Provinciale Staten adviseren over Het Ruimtelijk Voorstel “Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel” en de startnotitie "Regie op de Ruimte". U bespreekt met de commissie het inhoudelijk startpunt en de voorgestelde kaders. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

Update: De agendacommissie heeft aangegeven dat PS de gehele startnotitie wil vaststellen en niet alleen hoofdstuk 4, de kaders. GS heeft hierover een brief ontvangen. Er is een aangepaste voordracht toegevoegd.

2.b **Vaststellen Ontwikkelperspectief NZKG**

20:30

Toelichting: Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben de samenwerkende partijen binnen het Bestuursplatform NZKG, waaronder de provincie Noord-Holland, samen met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat een Ontwikkelingsperspectief Noordzeekanaalgebied opgesteld. Provinciale Staten worden gevraagd om het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid voor het gebied vast te stellen.

Behandelvoorstel:
Met de commissie het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid en het voorstel voor intrekken van de visie Noordzeekanaalgebied 2040 uit 2023 te bespreken. De commissie adviseert Provinciale Staten over de Statenvoordracht. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

3 **B-agenda**

21:45

3.a **Motie CU reductie stikstof Schiphol (juni niet behandeld)**

In de vergadering van 13 mei 2024 heeft het Presidium van PS ingestemd met het voorstel dat er een zogenaamde veegbrief komt voor gezamenlijke afdoening van moties die door de actualiteit zijn ingehaald en niet meer uitvoerbaar zijn.

Behandelvoorstel
De commissie wordt gevraagd de Motie Motie M135-2022 - 'Evenredige reductie Schiphol', als afgedaan te beschouwen.

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

Technische vragen commissie Ruimte 9 en 12 september						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	D66 – Nina Sophie Vroom	4.a	Olthof	TBW	Er wordt 4 miljoen euro onttrokken ten behoeve van de uitvoering doorfietsroutes. Waar wordt dit geld aan besteed?	Het gaat om subsidies aan gemeenten voor investeringen op de door GS vastgestelde doorfietsroutes – via de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Dit is een gecombineerde subsidieregeling samen met verkeersveiligheid (GS besluit: 14 februari 2024 - 2186030/2189520).
2	D66 – Nina Sophie Vroom	7.b	Olthof	iNHi	Kan er meer duiding worden gegeven over hoe de vier 'knoppen/indicatoren', allen met een afweging van 25%, exact invloed hebben op hoe de lijst met prioriteiten tot stand is gekomen?	De werking van het model van de iNHi is getest. Wegtrajecten met gecombineerde hoogscorende knelpunten eindigen altijd (redelijk) hoog in de ambitielijst. Uitleg berekening: Elk van de 130 wegtrajecten heeft per indicator een relatieve score (0-100). Waarbij een wegtraject met een hogere score minder goed dan een wegtraject met een lagere score. Een hoge score betekent niet dat het wegtraject niet voldoet en bijvoorbeeld per definitie onveilig is. Een nul-score betekent dat er op dat wegtraject geen knelpunt is. Elke indicator heeft in het afwegingskader een percentage meegekregen. Om een wegtraject te prioriteren in de ambitielijst zijn de scores van de indicatoren vermenigvuldigd met het desbetreffende percentage uit het afwegingskader. Hieruit volgt de trajectscore voor het desbetreffende wegtraject. Rekenvoorbeeld: Wegtraject N250-1 Den Helder heeft de hoogste

Technische vragen commissie Ruimte 9 en 12 september						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						trajectscore 68 van alle wegtrajecten op basis van: score verkeersveiligheid wegen (64) x 25% + score verkeersveiligheid fietspaden (69) x 25% + score gezonde leefomgeving (100) x 25% + doorstroming wegen (38) x 25%. NB: In bijlage 3 Ambitielijst is de classificatie van de 130 wegtrajecten weergegeven per indicator en op basis van het afwegingskader. De trajectscores zijn hier niet in weergegeven.
3	D66 – Nina Sophie Vroom	7.b	Olthof	iNHi	Klopt het dat uiteindelijk alle vier de knoppen/indicatoren even belangrijk zijn voor Gedeputeerde Staten, bij iedere weg ongeacht dat de uitdagingen per weg verschillen?	Dit is een politieke vraag. De technische duiding: Het doel van de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur is dat, onafhankelijk van de lokale situatie en uitdagingen, duidelijk is voor welke knelpunten de ambitie het grootst is om deze op te lossen. Deze knelpunten worden geprogrammeerd in het iMPI en doorlopen het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. Bij programmering en in het projectproces wordt duidelijk wat de invloed is van de lokale situatie en heersende uitdagingen per wegtraject. In hoofdstuk 3 van de rapportage is op globaal niveau al enige duiding gegeven aan de lokale situaties en uitdagingen wanneer dit van toepassing is.

Technische vragen commissie Ruimte 9 en 12 september						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
4	CDA	2.a (12 september)	Rommel	Ruimtelijk voorstel	Document Regie op de Ruimte pagina 4- Het Ministerie van BZK werkt aan nieuwe nota Ruimte. Het provinciale ruimtelijk voorstel en de resultaten van het traject Regie op de Ruimte zijn de basis voor de Noordhollandse inbreng in het traject. De provincie gaat ook werken aan afspraken die landen in het 'Ruimtelijk arrangement''. 1. Wanneer gaat de provincie afspraken maken met het ministerie voor de ruimtelijke arrangementen? 2. Zijn er inmiddels ook al enkele afspraken gemaakt? 3. Zo ja, welke? 4. Welke afspraken wil de provincie de komende tijd graag gaan maken? 5. Als de provincie niet of te laat met concrete voorstellen naar het Rijk gaat, bepaalt dan het Rijk zelf welke keuzes er voor Noord-Holland gemaakt worden?	Volgt later.

Technische vragen commissie Ruimte 9 en 12 september						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					6. Als andere provincies eerder of sneller zijn met het aanbieden van hun concrete voorstellen aan het Rijk, krijgen de andere provincies dan meer hulp van het Rijk bij de uitwerking ? (zoals gemeld op pagina 6) 7. In 2022 is het Rijk samen met de provincie Noord-Holland overeengekomen dat er tot 2030 191.000 woningen gerealiseerd moeten worden. Hoeveel woningen zijn er nu 2,5 jaar later daadwerkelijk opgeleverd? 8. Zijn er regio's die een aanvraag hebben ingediend voor de Regio Deal? Zo ja, welke regio's? Wat is de status hiervan?	
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	12 september 2024
Commissievoorzitter	:	dhr. C. Vonk
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: dhr. C. Vonk
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. den Boer, dhr. R. Nijkamp, dhr. G. Vendrig
	GL	: statenlid W. Freeman, statenlid P. Korzelius
	VVD	: dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens
	PvdA	: dhr. T. Wallaart
	PVV	: dhr. D. de Moel, mw N. Moinat
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr J. Kes
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	JA21	: dhr. D. van den Berg, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	ChristenUnie	: mw Y. Buit
	Volt	: mw. J. Schneemann, statenlid M. de Weerdt
	50PLUS	: dhr. H. Stulemeijer, dhr. H. Faassen
	FvD	: mw. C. Middelkoop
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, mw. E. Rommel, mw. R. Kocken, dhr J. Beemsterboer	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Heropening commissie Ruimte (vervolg van 9 september 2024)

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Er zijn geen rondvragen aangemeld en er is één inspreker bij agendapunt 2.a het Ruimtelijk voorstel

2 A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

2.a Vaststellen Ruimtelijk voorstel en startnotitie ‘Regie op de Ruimte’

Toelichting: Op 6 februari jl. heeft GS het concept Ruimtelijk Voorstel ‘Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel’ vrijgegeven voor consultatie. Op basis van de binnengekomen reacties zijn aanpassingen doorgevoerd. Het Ruimtelijk Voorstel beschrijft de ruimtelijke vraagstukken die ontstaan als alle ruimteclaims bij elkaar worden gelegd. Met deze vraagstukken gaan we aan de slag in het vervolgtraject ‘Regie op de Ruimte’. De wijzigingen in ons beleid die daaruit volgen, verwerken we in een actualisatie van de Omgevingsvisie. De startnotitie ‘Regie op de Ruimte’ bevat de kaders voor het vervolgtraject en is de basis voor de bestuurlijke opdracht hiervoor.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over Het Ruimtelijk Voorstel ‘Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel’ en de startnotitie ‘Regie op de Ruimte’. U bespreekt met de commissie het inhoudelijk startpunt en de voorgestelde kaders. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer De Haan, hij spreekt in namens de fietsersbond Bergen.
De heer **De Haan** begint zijn betoog met een anekdote over allerlei soorten fietsers die genieten van het duinlandschap. De fietsmogelijkheden worden bedreigd door natuurplannen zoals zandverstuivingen. ANWB en de fietsersbond hebben herhaaldelijk hun zorgen geuit in brieven en op inspraakmomenten. De heer **De Haan** citeert uit het ruimtelijk voorstel: “Op een aantal plekken in de duinen vormt het instuivend zand een dikke laag over het fietspad waardoor het fietsverkeer wordt geblokkeerd. De verwachting is dat door toenemende dynamisering dit op meer plekken zal gaan plaatsvinden. Ook stuiten we op ingewikkelde wet- en regelgeving. Bijvoorbeeld bij het verplaatsen van een fietspad binnen een natuurgebied”. De heer **De Haan** is van mening dat meer zandverstuivingen geen verwachting zijn, maar het gevolg van menselijk handelen. Er is een tekort aan ruimte voor recreatie en dan is het vreemd dat wordt voorgesteld om nog meer fietspaden te laten onderstuiven zoals is geadviseerd in een brief van februari 2023. Kan PS aangeven welke van de negen in de brief genoemde fietspaden in de gemeenten Bergen en Bloemendaal zouden moeten worden opgeheven? De provincie kan ervoor kiezen om verschillende perspectieven mee te nemen, naast dat van de recreatieve fietser en deze niet als een risico te zien. Tenslotte wordt de natuur ook bedreigd door klimaatverandering en is fietsen beter voor het klimaat dan autogebruik.
De heer **De Haan** adviseert de provincie Noord-Holland om het voorbeeld van Zuid-Holland te volgen, waar ecologen geen ruimte krijgen om fietspaden te laten verstuiven. Hij pleit ervoor om natuurmaatregelen en zandverstuivingen alleen te accepteren en te subsidiëren wanneer gegarandeerd kan worden dat dit de fietspaden niet raakt. Daarnaast dringt hij aan op het opstellen van nieuwe beheersplannen voor de duinen, met als doel de duurzame recreatie te waarborgen.
Tot slot roept hij GS op om de fietsinfrastructuur te beschermen, eventueel via de Omgevingsverordening.

De **voorzitter** stelt de commissieleden in de gelegenheid om vragen te stellen aan de heer De Haan.
De heer **Vendrig** (BBB) vraagt hoe lang het duurt voordat een fietspad onderstuift. De heer **De Haan** antwoordt dat dit varieert; soms duurt het een maand, maar het kan ook meerdere maanden in beslag nemen.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Wiersma, voor een korte toelichting op de stand van zaken rond het Ruimtelijk voorstel.
Mevrouw **Wiersma** geeft een toelichting op het proces rondom het Ruimtelijk Voorstel en het vervolgtraject 'Regie op de Ruimte'. Ze presenteert een overzicht van het Ruimtelijk Voorstel en legt uit wat de 'Regie op de Ruimte' inhoudt. Op 11 maart vond een technische briefing plaats over de inhoud, waarbij veel vragen zijn gesteld. Deze zijn inmiddels beantwoord in een brief. Het Ruimtelijk Voorstel is samen met de Startnotitie op 2 juli vastgesteld door GS. De Startnotitie en het

Ruimtelijk Voorstel liggen nu voor ter vaststelling in de PS-vergadering van 30 september. De kernboodschap van het Ruimtelijk Voorstel is dat er minimaal een kwart meer Noord-Holland nodig als alle plannen zouden worden gerealiseerd. Daarom moeten keuzes worden gemaakt, het stuk is gebaseerd op het huidige beleid en het geeft vooral aan waar er vraagstukken ontstaan. Aan de commissie wordt gevraagd om het Ruimtelijk Voorstel vast te stellen als inhoudelijk startpunt voor het traject 'Regie op de Ruimte'. Indien de Startnotitie wordt vastgesteld, wordt het proces gestart voor de actualisatie van de Omgevingsvisie. Daarnaast licht zij de verschillende fases van het proces toe: Beeldvorming, Oordeelvorming en Besluitvorming. Wanneer het Ontwerp Omgevingsvisie gereed is, zal dit document een belangrijke rol spelen als kader voor toekomstige ontwikkelingen en beslissingen in de leefomgeving. Het biedt richtlijnen en voorwaarden voor hoe ruimtelijke plannen, projecten en initiatieven vormgegeven en uitgevoerd moeten worden. Mevrouw **Wiersma** licht de planning toe, waarbij op 30 september 2024 de besluitvorming over de Startnotitie en het Ruimtelijk Voorstel in de Provinciale Staten zal plaatsvinden. In februari 2025 staat de vaststelling van het participatieplan gepland, gevolgd door de bespreking van de kaartenatlas en het werkboek in april 2025. Vervolgens zal in september 2025 het keuzepalet worden besproken. In mei 2026 wordt het ontwerp van de Omgevingsvisie behandeld, met als uiteindelijk doel om in december 2026 de Omgevingsvisie definitief vast te stellen.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Berkvens (D66). Mevrouw **Berkvens** vraagt of het keuzepalet aan de commissie zal worden voorgelegd, aangezien dit geen officieel onderdeel van de Provinciale Staten is. Daarnaast informeert zij naar de wisselwerking met het Rijk en wil weten op welke manier de commissie bij dat proces betrokken zal worden. Mevrouw **Wiersma** antwoordt dat het keuzepalet niet zal worden vastgesteld in de commissie, maar dat dit alleen wordt besproken. Ze geeft aan dat de commissie betrokken zal worden wanneer zaken verder gaan dan het mandaat van GS. Het proces richting het ruimtelijk arrangement is echter nog niet volledig uitgekristalliseerd.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of het stuk, hoewel het geen juridische status heeft, extra verankerd zal worden als de commissie voor het stuk stemt. Mevrouw **Wiersma** antwoordt dat dit niet het geval is.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt wat er met het keuzepalet gebeurt, aangezien het slechts ter bespreking voorligt. Mevrouw **Wiersma** legt uit dat het ontwerp van de keuzevisie inderdaad met de commissie wordt besproken, maar dat consultatie uiteindelijk aan GS is. De definitieve Omgevingsvisie en de Verordening zullen wel vastgesteld worden in de commissie.
Mevrouw **Schneemann** (Volt) wil weten of de klimaatadaptatie ook wordt meegenomen in het proces. Mevrouw **Wiersma** bevestigt dat dit inderdaad het geval is.

De **voorzitter** geeft de commissieleden het woord om het Ruimtelijk voorstel en de Startnotitie ‘Regie op de Ruimte’ te bespreken.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of de afbeelding op pagina 38 met de tijdslijn kan worden verwijderd, omdat ze liever ziet dat er keuzes worden gemaakt volgens de Startnotitie. Daarnaast merkt ze op dat er bij het thema wonen staat dat de commissie een coördinerende rol heeft, terwijl voorheen gezegd werd dat dit een regierol is. Ze vraagt hoe GS dit verschil ziet.

De heer **Vendrig** (BBB) uit zorgen over de inhoud van hoofdstukken 2 en 3. De passage toegevoegd aan 'beleid water en bodemsturend', vindt de BBB positief. Hij benadrukt dat het behoud van de veenweidegebieden, zoals eerder door BBB aangegeven in een vorige commissievergadering, de hoogste prioriteit moet krijgen, maar dat dit niet is meegenomen. Hij stelt dat het verdienmodel in de veenweiden mogelijk moet blijven, zodat boeren hun brood kunnen blijven verdienen.
De heer **Hollebeek** (PvdD) interrumpeert en vraagt of het klopt dat hij nu al keuzes wil maken. De heer **Vendrig** (BBB) geeft aan dat hij inderdaad graag nu al een voorkeur voor bepaalde keuzes wil aangeven. Naast de veenweidegebieden wijst hij op drie andere gebieden, namelijk de Wadden, de duinen en de Vechtplassen. Hij vraagt of de gedeputeerde het ermee eens is dat veenweidegebieden alleen toekomst hebben als boeren daar een inkomen kunnen genereren. De heer **Vendrig** pleit voor een eenduidige normering voor de waterkwaliteit. BBB kan zich vinden in de inhoud van hoofdstuk 3 en benadrukt dat met betrekking tot het dynamisch duinbeheer, het de keuze van BBB is om fietspaden begaanbaar te houden.
Daarnaast pleit de heer **Vendrig** met betrekking tot het Natura 2000-beheerplan voor meer monitoring in plaats van instandhouding. Op pagina 41 wordt verwezen naar een tabel in het PPLG en hoewel het PPLG nog niet is vastgesteld, lijkt het of er al een keuze is gemaakt, terwijl in hoofdstuk 2 de keuzes voor de veenweiden nog openstaan. De heer **Vendrig** onderstreept dat ook de grondgebruikers betrokken moeten worden bij de beoordeling van de natuur. Hij vraagt of de gedeputeerde kan aangeven wat haar standpunt is ten aanzien van de veenweidegebieden. Tot slot onderschrijft hij de insteek van de groenblauwe dooradering maar plaatst hij vraagtekens bij de haalbaarheid van het streven naar tien procent als er niet te veel landbouwgronden willen opofferen. Hetzelfde geldt volgens BBB voor de Bossenstrategie versus landbouwgronden. Graag hoort hij de visie van de gedeputeerde daarop. Tot slot onderschrijft de heer Vendrig de insteek van de groenblauwe dooradering, maar plaatst hij vraagtekens bij de haalbaarheid van het streven naar tien procent en hoort hij graag van de gedeputeerde of het ook mogelijk is om natuurgronden in te zetten voor de Bossenstrategie in plaats van landbouwgronden.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt waarom BBB wil dat de afbeelding met de doelen voor het PPLG op pagina 38 wordt verwijderd en verwijst naar de zinsnede 'realiseren van de doelen is afhankelijk van de beschikbaarheid van de middelen'. Mevrouw **Den Boer** (BBB) stelt dat BBB het schrappen van de afbeelding belangrijk vindt, omdat het anders lijkt alsof de keuzes al vaststaan.
De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat het belangrijkste uitgangspunt, namelijk de demografische ontwikkeling, ontbreekt in het stuk. Hij vraagt of het stuk is gebaseerd op de huidige demografische verwachtingen en of de adviezen van de rijkscommissie hierin zijn meegenomen. Daarnaast noemt hij 'water en bodem sturend' een van de afwegingen, maar niet de prioriterende factor.
Mevrouw **Berkvens** (D66) reageert hierop door te zeggen dat zij schrok van de suggestie in het stuk dat water en bodem niet langer sturend zouden zijn. Zij vraagt of de heer Van Gilse het met haar eens is dat water en bodem voorrang moeten krijgen bij het maken van keuzes. De heer **Van Gilse** verduidelijkt dat hij voorrang wil geven als het gaat over veiligheid en voegt daaraan toe dat hij zoekt naar creatieve manieren om ruimte te benutten. Hij vraagt of GS bij het Rijk kan aandringen op criteria voor buitendijks bouwen. Ondanks verzoek van VVD is er geen apart hoofdstuk over mobiliteit gekomen.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt vervolgens of de VVD synthetische brandstoffen ondersteunt, waarop de heer Van Gilse bevestigt dat dit inderdaad een onderdeel kan zijn van de oplossing.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) plaatst kanttekeningen bij claims over klimaatverandering en roept op tot realistischer scenario's voor zeespiegelstijging. Mevrouw **Berkvens** (D66) reageert dat de rapporten serieuze bedreigingen aangeven. Mevrouw **Middelkoop** erkent dat er sprake is van klimaatsverandering, maar stelt dat deze niet zo extreem is als vaak wordt voorgesteld en stelt dat de landbouwtransitie onnodig is, FvD geeft prioriteit aan woningbouw boven de energietransitie.
Mevrouw **Middelkoop** vindt dat er te veel aanspraak wordt gemaakt op overdreven alarmistische berichtgeving, vooral rondom de waterproblematiek, die volgens haar minder ernstig is dan wordt voorgesteld. Ze stelt dat waterschappen andere metingen uitvoeren dan de Europese normen voorschrijven en vraagt om een reactie van de gedeputeerde. Wat betreft zeespiegelstijging pleit ze voor een realistischer scenario waarin de stijging minimaal blijft. Volgens haar zijn weersextremen altijd voorgekomen. Mevrouw **Berkvens** (D66) reageert hierop door te zeggen dat dit nergens op slaat, aangezien rapporten wijzen op klimaatverandering als een serieuze bedreiging. Mevrouw **Middelkoop** erkent klimaatverandering, maar niet in de mate waarin het vaak wordt gepresenteerd. Ze is daarnaast van mening dat de stikstofuitstoot gebaseerd is op modelberekeningen, waarvan de schadelijke effecten volgens FvD niet aantoonbaar zijn. De landbouwtransitie vindt zij niet noodzakelijk, omdat deze gericht is op stikstofuitstoot. Ze vraagt of de gedeputeerde het ermee eens is dat de focus moet liggen op woningbouw in plaats van de energietransitie.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt naar de afspraken die zijn gemaakt met het Rijk als basis voor het ruimtelijk voorstel, met name omdat er in Q3 beslissingen moeten worden genomen. Ze vraagt welke afspraken dit specifiek zijn en of de opvolging van de conclusies nog steeds van kracht is. Ook wil ze bevestigd hebben dat de gemaakte keuzes aan de commissie worden voorgelegd. Zij benadrukt het belang van participatie van inwoners en dat de consequenties van deze keuzes voor hen zichtbaar moeten zijn.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) wil verder gaan dan alleen inwonersparticipatie en ziet meer waarde in een burgerberaad. Hij betreurt het dat er niets over kernenergie is opgenomen in het voorstel en vraagt de gedeputeerde waarom dit niet is gebeurd. Mevrouw **Berkvens** (D66) reageert hierop door te stellen dat Noord-Holland geen geschikte locatie is voor kerncentrales. Statenlid **De Weerdt** vraagt of GS kan garanderen dat de formele opgave groenblauwe dooradering in de toekomst niet onder druk komt te staan. Volt is bereid om op een innovatieve manier om te gaan met veiligheidsthema's en wil graag in gesprek over een visie op de eigen ruimte, waarbij de visie van Volt Europees georiënteerd is. Tot slot wil Volt in debat met de Staten over de visie van Noord-Holland in de Europese context. Volt wil weten of GS ruimte voor landbouw en kringlooplandbouw kan verenigen.
Statenlid **Freeman** (GL) benadrukt het belang van een scherpe focus op de ruimtelijke opgaven met betrekking tot de circulaire economie. Hij stelt dat er meer ruimte en infrastructuur nodig zijn om deze opgave te ondersteunen. Daarnaast wijst hij op een ander cruciaal punt in hoofdstuk 3,

namelijk het belang van een financiële bijdrage van het Rijk. Als deze bijdrage lager uitvalt dan verwacht, kunnen de gevolgen aanzienlijk zijn. GL kan zich vinden in de huidige versie van het Ruimtelijk Voorstel en de Startnotitie.
De heer **Wallaart** (PvdA, commissie landelijk gebied) merkt op dat de veelheid aan opgaven vraagt om het maken van duidelijke keuzes, waarbij de mens primair centraal moet staan. Hij ziet de Startnotitie als een goede poging om structuur te brengen in het proces, maar stelt een vraag aan het college: kunnen we dit proces voldoende beheersen? Hij benadrukt dat het Ruimtelijk Voorstel leest als een ruimtelijk procesvoorstel en vraagt om aandacht voor het klimaatbestendig maken van de provincie. Hij wil graag een verzekering van GS dat dit stevig wordt geborgd in het proces. Daarnaast wijst hij op een cirkeldiagram waarin volgens hem weinig aandacht is voor mens en maatschappij en vraagt hoe GS ervoor zorgt dat de provincie op alle facetten input kan leveren. Hij vraagt ook of het burgerberaad is overwogen als onderdeel van het participatieproces en pleit ervoor om hier serieus en zorgvuldig mee om te gaan. Ten slotte uit hij zijn bezorgdheid over paragraaf 2.2, omdat deze is afgezwakt tot een vraag over welke visie er is. Hij wil weten waarom de oorspronkelijke formulering is gewijzigd, door wie en vraagt of de oude formulering kan worden teruggezet.
Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt een vraag over de wisselwerking met het Rijk en het participatietraject. Ze verwijst bij ‘water en bodem sturend’ naar een toegevoegde zin dat ‘water en bodem sturend’ niet prioritair maar slechts onderdeel van de afweging, zij is van mening dat dit een grote afzwakking is en vraagt of deze toevoeging weer kan worden verwijderd. Daarnaast vraagt ze of de kwaliteit van de biodiversiteit bij de groenblauwe dooradering nog steeds een prioriteit blijft. Zij vraagt op welk onderzoek de ‘doelgroepstroken voor vrachtwagens’ zijn gebaseerd en wat de consequenties hiervan zijn. Tot slot sluit zij zich aan bij de zorgen en vragen over het PPLG van de andere partijen.
De heer **Hollebeek** (PvdD) valt het op dat de keuzes in fase 3 en 4 vragen oproepen. Hij zoekt naar een manier om samen te werken met het ambtelijk apparaat en waardeert het aangaan van het gesprek in fase 3 en 4. Een aandachtspunt is het ruimtegebrek van 27 procent, omdat niet alle problemen tegelijk kunnen worden aangepakt. De heer **Hollebeek** vindt dat een te sterke afzwakking van ‘water en bodem sturend’ te ver gaat en benadrukt dat er duidelijke keuzes moeten worden gemaakt en stevig neergezet. De financiële consequenties van de doelstellingen op de lange termijn zijn volgens hem lastig in te schatten, hoe denkt de gedeputeerde dit te kunnen borgen? Hij pleit voor het stellen van concrete doelen en waarschuwt ervoor om deze niet telkens opnieuw te formuleren. Het is belangrijk om met stakeholders te bespreken hoe deze doelen bereikt kunnen worden.
De heer **Dijk** (CDA) merkt op dat er maar 27 reacties zijn binnengekomen op het participatietraject, wat het CDA erg weinig vindt. Hij vraagt of de originele reacties voor 30 september met de commissie gedeeld kunnen worden. In april heeft de commissie input gegeven op het ruimtelijke voorstel en ook heeft het CDA zeven scherpe keuzes meegegeven aan GS. De heer **Dijk** ziet dit niet terug in het huidige stuk. Hij vraagt waarom Noord-Holland achterloopt op andere provincies en hoe voorkomen kan worden dat het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de regie overneemt van de provincie. Verder benadrukt hij dat veiligheid de hoogste prioriteit heeft voor het CDA. De ruimtevraag van Defensie groeit en moet positief worden beantwoord. De heer

Dijk wil weten wat dit betekent voor de ruimtelijke plannen van de provincie en welke prioriteit Defensie krijgt van GS. Daarnaast vraagt hij hoe GS staat tegenover de bouw van vier kerncentrales, zoals het kabinet wil en hoe GS omgaat met de toenemende vraag naar bedrijventerreinen in de Metropoolregio Amsterdam. De heer **Dijk** vindt ook dat ruimtelijke ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland te veel worden beperkt door 'water en bodem sturend', zoals beschreven op pagina's 20 en 65, en vraagt of dit aangepast kan worden. Het CDA maakt zich zorgen over de negatieve gevolgen van het vernatten van veengebieden en wil meer aandacht voor innovatie en vraagt of de portefeuillehouder dit kan toevoegen. Hij mist ook aandacht voor de visserijsector in het voorstel en stelt voor om te kijken naar woningbouw aan de randen van dorpen en steden in het landelijk gebied.
De heer **Van den Berg** (JA21) vindt dat er in het huidige beleid te weinig ruimte is voor kernenergie en dat een praktische en realistische benadering van de energiemix ontbreekt. JA21 ziet zonne- en windenergie niet als een optie, omdat deze bronnen volgens hen onbetrouwbaar zijn. De heer **Van den Berg** verwijst naar de schriftelijke vragen van JA21 over de voortgang van het onderzoek naar Small Modular Reactors en kijkt uit naar de beantwoording van deze vragen door GS. Hij vraagt zich af waarom Noord-Holland achterblijft op het gebied van kernenergie en benadrukt dat JA21 wel voor de energietransitie is, maar dan naar een hoogwaardige bron, zoals kernenergie. Hij wijst erop dat voor wind- en zonne-energie veel meer ruimte nodig is dan voor kernenergie. De heer **Van den Berg** pleit voor een pragmatische aanpak, omdat kernenergie volgens hem werkt en een stabiele energiebron is. Hij roept op om kernenergie een volwaardige plek te geven in het Ruimtelijk Voorstel. De heer **Faasse** (50PLUS) vraagt of JA21 een motie gaat indienen. De heer **Van den Berg** antwoordt dat hij overweegt een motie in te dienen over een energiebenchmark.
De heer **Kes** (SP) is van mening dat weilanden de meeste ruimte bieden voor dubbel gebruik. Boeren moeten met een kleinere veestapel wel dezelfde opbrengst hebben. Hij vindt teleurstellend dat hij in de stukken er weinig van terug ziet.
De heer **Faassen** (50PLUS) ziet het huidige stuk als een onderlegger voor de komende beleidsstukken en waarschuwt voor twee potentiële gevaren. Ten eerste wijst hij op Prinsjesdag en de mogelijke financiële consequenties die dit heeft op de programma's die in de commissie besproken worden. Ten tweede uit hij zijn zorgen over de 27 procent-regeling, die betrekking heeft op de beschikbare ruimte. Hij suggereert dat er misschien gedacht moet worden aan inpolderen of het bouwen van een nieuwe stad.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) haalt een passage aan over de regie op ruimte, waarin staat dat het 'navolgbaar integraal afwegen van provinciale belangen in het ruimtelijk domein' wordt genoemd, maar dat beleidsontwikkeling en zaken zoals het PPLG, de NOVEX-trajecten en gebiedsprocessen, zoals het opstellen van een ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord, hier niet onder vallen. Hij vraagt aan de gedeputeerde waar de regie op ruimte dan wél over gaat en of dit zich beperkt tot alleen de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerden Rommel, Kocken, Beemsterboer en Olthof voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.
Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat het huidige stuk bedoeld is als agenderingsdocument en gebaseerd is op eerder vastgesteld beleid door de commissie. Er worden nog discussies gevoerd en

prioriteiten vastgesteld. Wat betreft het principe van ‘water en bodem sturend, geeft zij aan dat hier nog geen definitieve keuze over is gemaakt en dat de visie hierop nog wordt voorgelegd. Dit document is een vertrekpunt. De afbeelding op pagina 38 betreft bestaand beleid en het is volgens gedeputeerde Rommel niet wenselijk om dit te verwijderen, omdat daarmee het inzicht in het verleden verloren zou gaan. De commissie zal nog worden meegenomen in de uiteindelijke keuzes die gemaakt worden. De omgevingsvisie wordt opnieuw vastgesteld, waarbij bekeken wordt hoe de commissie en burgers hierbij betrokken kunnen worden, ook in het participatieplan.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of burgers betrokken zullen worden in het participatieplan. Volgens gedeputeerde **Rommel** zal daar serieus naar worden gekeken. Zij benadrukt dat er in iedere fase ook informeel gesprekken zullen plaatsvinden met PS. Wat kernenergie betreft, volgt de provincie het coalitieakkoord. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt waarom kerncentrales niet voorkomen in het ruimtelijk voorstel, aangezien dit binnen de kaders van het coalitieakkoord valt. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit onderwerp niet is opgenomen omdat daar geen beleid op is gemaakt door PS en daarom staat het niet in het voorstel. De heer **Van den Berg** (JA21) merkt op dat zaken zoals synthetische brandstoffen en elektrolysers wel in het document staan, terwijl kernenergie ontbreekt. Gedeputeerde **Rommel** verwijst voor de beantwoording van deze kwestie naar de betreffende portefeuillehouder. Wat betreft de verschillende rollen bij Wonen, legt gedeputeerde **Rommel** uit dat het onderscheid tussen de coördinerende rol en de regierol: de coördinerende rol richt zich op de regionale afstemming, terwijl de regierol gericht is op het versnellen van de woningbouw. De andere vragen die werden gesteld, zoals over veenweidegebieden, dynamisch duinbeheer, Natura2000 beheerplannen en het PPLG, gaan volgens gedeputeerde Rommel allemaal over bestaand beleid en zullen daarom ook in dat kader behandeld worden en niet bij de regie op de ruimte. De vraag of het huidige stuk gebaseerd is op de huidige demografische prognoses en scenario’s, wordt bevestigend beantwoord. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat bij toekomstige prioriteringen de nieuwe demografische prognoses ook zullen worden meegenomen. Zij benadrukt dat wat betreft de voortgang van de ruimtelijke arrangementen, er veel onzekerheden zijn door de kabinetswissel, maar dat de gesprekken met het Rijk goed verlopen. De Nota Ruimte zal nog door het nieuwe kabinet worden bekeken, maar Noord-Holland ligt op schema. Er worden nog geen definitieve afspraken gemaakt in de arrangementen; de commissie zal hierbij betrokken worden, maar het is nog onduidelijk hoe dit eruit gaat zien. De inzet op eiwittransitie en landbouw kan volgens gedeputeerde **Rommel** gelijk opgaan, aangezien beide belangrijk zijn. Daarnaast vraagt de circulaire economie veel ruimte en er is in heel Nederland een tekort aan ruimte voor industrie. In de Omgevingsvisie zal een keuze worden gemaakt over de ruimtelijke indeling hiervoor. In het PPLG worden de Bossenstrategie en het Masterplan Biodiversiteit verwerkt. GS maakt samen met alle partners een plan dat richting het Rijk wordt vertaald in het Ruimtelijk Voorstel. De financiële consequenties van de gemaakte keuzes zullen pas later duidelijk worden en zullen door de commissie worden afgewogen. De reacties op de participatietrajecten worden vanwege de privacywetgeving niet openbaar gemaakt, maar kunnen desgewenst wel ingezien worden. GS is nog niet aan de slag gegaan met de zeven keuzes die het CDA aan GS heeft meegegeven. Deze keuzes komen later in fase 2 aan bod. Wat betreft Defensie, geeft zij aan dat Defensie naar de mogelijkheden in verschillende provincies kijkt, terwijl GS zich

richt op het maritieme cluster samen met Defensie. De regie op ruimte omvat de hele provincie, dus niet alleen de MRA.

Gedeputeerde **Kocken** legt uit dat er in 2018 een motie is aangenomen waarin werd besloten dat er geen kerncentrales zouden komen in Noord-Holland en dat dit nog steeds het uitgangspunt is. Bovendien is in het coalitieakkoord afgesproken dat er geen locatiestudies naar Small Modular Reactors zouden worden uitgevoerd. Dit betekent dat het beleid op dit punt niet wezenlijk is veranderd. Het huidige document is een agenderend stuk en stelt geen nieuw beleid vast.
De heer **Van den Berg** (JA21) pleit voor kernenergie en koppelt dit aan een energiebenchmark.
Gedeputeerde **Kocken** benadrukt echter dat het bouwen van kerncentrales op dit moment niet het beleid is van Noord-Holland en daarom niet is opgenomen in het stuk. Zij legt uit dat de energiebenchmark integraal moet worden bekeken en alle afwegingen in acht moeten worden genomen om te bepalen of het zinvol is om actie te ondernemen. De keuzes over het beleid staan dus niet ter discussie. Wat betreft de inhoud van het stuk, benadrukt de gedeputeerde dat het stuk agenderend is en geen nieuw beleid vaststelt. De grondhouding van het college blijft dat ‘water en bodem sturend’ wel belangrijk is, maar de formulering is aangepast omdat dit document geen inhoudelijke koerswijziging betreft. De groenblauwe dooradering, die gericht is op het versterken van de biodiversiteit, is in het stuk uitgesplitst omdat het gekoppeld is aan andere doelen, en daarom is dit in hoofdstuk 3 toegevoegd. Klimaatbestendigheid en het principe van ‘water en bodem sturend’ zijn belangrijk, maar dit is niet het moment om daar in dit document keuzes over te maken. Ten aanzien van het veenweidegebied zijn de uitgangspunten hiervoor voortgekomen uit het Klimaatakkoord, waarbij ook de toekomstbestendigheid voor gebruikers een belangrijk onderdeel is.

Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat de provincie in de regio's een regierol speelt, samen met gemeenten en woningcorporaties en een aanjagende rol vervult om ervoor te zorgen dat er daadwerkelijk wordt gebouwd. Hij geeft aan dat er voldoende ruimte is voor de visserij. Wat betreft de verhouding tussen binnenstedelijke ontwikkeling en bouwen aan de randen van steden en dorpen, legt gedeputeerde Beemsterboer uit dat de focus sterk ligt op het realiseren van woningbouw, waarbij de meeste bouwvolumes binnenstedelijk gepland zijn.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat de doelgroepenstroken betrekking hebben op multimodaal goederenvervoer. De provincie heeft de minister gevraagd te overwegen om bepaalde rijstroken beschikbaar te stellen voor specifieke doelgroepen. Als er congestie ontstaat op de infrastructuur en er geen andere oplossingen beschikbaar zijn, kan het nodig zijn om speciale maatregelen te treffen, zoals het openen van rijstroken voor specifieke doelgroepen, zoals goederenvervoer en personenvervoer. Deze aanpak kan helpen om de doorstroming te verbeteren wanneer traditionele oplossingen onvoldoende zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.
De heer **Vendrig** (BBB) vraagt of in het traject van het keuzepalet duidelijk zal worden wat vaststaand beleid is en wat de keuzemogelijkheden zijn. Hij vraagt verder of de doelen van het MPLG worden herzien als het MPLG niet doorgaat. Daarnaast wil hij weten of koerswijzigingen van het Rijk worden meegenomen bij het doorvoeren van keuzes.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of GS contact heeft met het Rijk om te voorkomen dat er een verbod komt op het buitendijks bouwen.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) pleit voor meer aandacht voor een burgerberaad in het Participatieplan. Daarnaast vraagt hij de gedeputeerde of deze kan bevestigen dat er in de toekomst geen extra ruimte zal worden toegewezen aan landbouw.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt de zin over 'water en bodem sturend' een afzwakking en pleit ervoor deze uit het stuk te verwijderen.
De heer **Van den Berg** (JA21) geeft aan dat zijn fractie een motie over de energiebenchmark zal indienen.
De heer **De Moel** (PVV) vraagt of er een grote parkeerplaats buiten de Randstad kan komen, als onderdeel van een corridor hub, omdat hij de indruk heeft dat zo'n locatie momenteel niet wordt ontwikkeld.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerden Rommel, Beemsterboer en Olthof voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de verschillende onderdelen uit het keuzepalet op verschillende momenten aan de commissie zullen worden voorgelegd. Dit betekent dat de keuzes niet in één keer, maar stapsgewijs en op specifieke momenten in het proces worden besproken en genomen.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat voor buitendijks bouwen aandacht gevraagd wordt bij het Rijk, aangezien dit onder de verantwoordelijkheid van het Rijk valt. Er worden wel op projectniveau gesprekken gevoerd tussen de provincie en het Rijk over deze kwestie. Hij kan niet bevestigen dat er in de toekomst geen extra ruimte naar landbouw zal gaan, zoals door Volt werd gevraagd, omdat dit de beslissingsvrijheid van de provincie inperkt.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat het idee van een grote parkeerplek aan de rand van de stad niet nieuw is. De hubstrategie, die erop gericht is dat mensen hun auto buiten de stad parkeren en verder reizen met openbaar vervoer of andere middelen, is hierop gebaseerd. Dit moet het verkeer in de steden verminderen.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt als bespreekstuk in de PS vergadering op 30 september wordt besproken.

2.b Vaststellen Ontwikkelperspectief NZKG

Toelichting: Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben de samenwerkende partijen binnen het Bestuursplatform NZKG, waaronder de provincie Noord-Holland, samen met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat een Ontwikkelingsperspectief Noordzeekanaalgebied opgesteld.

Provinciale Staten worden gevraagd om het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid voor het gebied vast te stellen.

Behandelvoorstel:
Met de commissie het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid en het voorstel voor intrekken van de visie Noordzeekanaalgebied 2040 uit 2023 te bespreken. De commissie adviseert Provinciale Staten over de Statenvoordracht. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.
Statenlid **Korzelius** (GL) hecht veel waarde aan het behoud van een groene Houtrakpolder. Er is echter een discrepantie tussen het standpunt van GL en wat er staat in het Ontwikkelperspectief voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Kan er meer duidelijkheid gegeven worden over de termijn waarop grootschalige waterberging nodig wordt geacht en welke alternatieven worden overwogen? Wat is de visie van de waterschappen op deze kwestie? De combinatie van havenuitbreiding en waterberging lijkt moeilijk realiseerbaar. Wat is de status van de besluitvorming van de andere betrokken partijen? GL wil dit graag weten vóór 30 september, aangezien de commissie dan een besluit moet nemen over het Ontwikkelperspectief. Daarnaast heeft GL behoefte aan meer informatie over de financiële gevolgen van het Ontwikkelperspectief, aangezien in de uitvoeringsagenda staat dat nadere afspraken gemaakt moeten worden over investeringen. Wat is het jaarperspectief van de provincie Noord-Holland in dit kader?
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt wat de gevolgen zijn voor de woningbouwopgave als er wordt gewacht met de bouw. Kan waterberging ook gerealiseerd worden in landbouwgebieden? In het Ontwikkelperspectief NZKG wordt geschreven over de plus-ambitie. Kan de gedeputeerde hier een toelichting op geven? Wat betreft een gezonde leefomgeving wordt stikstof genoemd in het rijtje van gevaarlijke stoffen; BBB stelt dat stikstof volgens hen geen schadelijke stof is omdat het de plantgroei stimuleert. De verbindingsweg A8/A9 vindt mevrouw Den Boer een essentiële opgave voor de bereikbaarheid. Zodra de transitie van fossiele naar niet-fossiele energiebronnen is voltooid, wil BBB dat de daarvoor gereserveerde ruimte weer wordt gebruikt voor het oorspronkelijke doel. Daarnaast stelt BBB dat afvallozingen door de industrie in het oppervlaktewater niet langer acceptabel zijn en pleit ervoor dat de industrie het water zelf moet zuiveren. BBB stelt dat in Antwerpen waterberging en haven wel gecombineerd worden en ziet dit als een mooie combinatie. Daarnaast vraagt BBB of het mogelijk is dat in geval van waterberging in de Houtrakpolder, nog hoogspanningsmasten kunnen blijven staan.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dat ontwikkelingen met betrekking tot een gezonde leefomgeving alleen zullen plaatsvinden na een zorgvuldige, op feiten gebaseerde afweging. De ChristenUnie is nog niet overtuigd van de noodzaak van een extra haven in de Houtrakpolder. Ze vraagt daarom wat de inzet van de provincie is in deze discussie.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) staat volledig achter de woningbouwambities, maar heeft moeite met de koppeling van deze ambities aan klimaatdoelen en een gezonde leefomgeving. Zij pleit voor het stoppen met de bouw van windmolenparken op zee. Daarnaast vreest zij dat de inspanning om

Tata Steel klimaatneutraal te maken, zal leiden tot sluiting. Het onvoorwaardelijk volgen van de NOVEX-constructie moet volgens FvD stoppen. De provincie moet eigen afwegingen kunnen maken met de beperkte middelen en bestuurlijke capaciteit. Beter is om de inzet te richten op woningbouw en schone lucht.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt zich af of zij dit document wel serieus moet nemen, verwijzend naar alinea 2.1 van het Ontwikkelperspectief 'landschappen en watersystemen'. Zij heeft op 27 juli een mail gestuurd naar gedeputeerde Olthof en gedeputeerde Rommel over Camping Sandevoerde in Zandvoort. De camping ligt in Natura2000 gebied en is beschermd duingebied waar gegraven en opgehoogd plaatsvindt, terwijl dit niet is toegestaan. Het handhavingsverzoek van omwonenden en recreanten werd afgewezen. Als reactie op haar mail werd aangegeven dat een handhaver langs was geweest en niets had geconstateerd. Daarop heeft mevrouw Bouhlel op 2 augustus een filmpje met bewijs gestuurd. Tot op heden heeft zij daarop geen reactie gekregen en zij vraagt zich nu af hoe serieus het document moet worden genomen in het licht van deze situatie.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt naar de combinatie van functies in de Houtrakpolder. Zij stelt dat in de NOVEX-constructie staat dat grootschalige waterberging alleen mogelijk is met ingrijpende maatregelen en dat als de havenreservering niet wordt opgeheven, er een nieuwe plek moet worden gevonden voor de waterberging. Zij vraagt waar de waterberging moet komen als de reservering blijft bestaan. Bij Westpoort botst de circulaire bedrijvigheid met woningbouw en leefbaarheid. D66 zich af of dit gevolgen heeft voor de uitbreiding van woningbouw in Amsterdam. De risico-contouren gaan deels over de Houtrakpolder wat betekent dit voor de plannen daar?

De heer **Hollebeek** (PvdD) mist het stuk over energietransitie en de zorgvuldige inpassing daarvan in de ruimte. Hij wil weten van GS of hij er op kan vertrouwen dat dit op een groene en natuurlijke manier gebeurd.

De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat hij de verschillen ten opzichte van de vorige versie van het stuk mist. De VVD vindt het Ontwikkelperspectief een evenwichtig document. Wat betreft de Houtrakpolder lijkt het erop dat de provincie zo snel mogelijk van de reserveringen voor waterberging af wil. Hij vraagt waarom combinaties van functies niet worden genoemd en waarom de gedeputeerde terughoudend is om te kijken naar mogelijkheden voor waterberging in combinatie met een havenbekken.

De heer **Wallaart** (PvdA) geeft aan dat zijn fractie instemt met het stuk. Hij benadrukt dat veel afhangt van het instrumentarium voor een gezonde leefomgeving, vooral gezien de combinatie met woningbouw in het gebied. Hij vraagt hoe het GS voor zich ziet hoe deze combinatie gerealiseerd kan worden.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt hoe de economische ontwikkeling zich verhoudt tot de gezondheidseffecten.

Mevrouw **Koning** (CDA) stelt dat slechts beperkte woningbouw kan plaatsvinden in het havengebied vanwege de milieuruimte die nodig is voor de energietransitie en de circulaire economie in de haven. Het CDA vindt dat de stad Amsterdam en de haven nauw met elkaar verbonden zijn en zij vraagt of de gedeputeerde die mening deelt. Ze pleit voor voorzichtigheid bij het toewijzen van kavels en ruimte in de havens en vindt dat de provincie zelf grip moet houden, waarbij ze specifiek tegen verkoop van kavels aan regimes zoals China is. Ze vraagt om een reactie

van de gedeputeerde op dit punt. Daarnaast benadrukt ze dat het principe van ‘water en bodem sturend’ beter in balans moet zijn met de economische ontwikkelingen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat na een intensief proces, het document is opgesteld in overleg met alle stakeholders. Dit heeft geresulteerd in een evenwichtig stuk. Zij benadrukt dat alle vragen die nu gesteld zijn, door GS samen met PS worden vastgelegd en behandeld in een ander traject dan wat er in het huidige document is opgenomen. De combinatie van functies in de Houtrakpolder is nog niet door de gemeente vastgesteld, mede omdat de gemeente Haarlemmermeer de polder groen wil houden. Tegelijkertijd is er behoefte aan zowel een haven als waterberging. Alle partijen zijn het erover eens dat er een verkenning plaatsvindt, waarbij rekening wordt gehouden met de gestelde voorwaarden. De gedeputeerde ziet mogelijkheden voor een combinatie van haven en waterberging, maar Haarlemmermeer wil recreatie in het gebied behouden. GS onderzoekt mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. De 308 kV-infrastructuur speelt een belangrijke rol die noodzakelijk is voor het realiseren van de ambitie in de toekomst. Wat betreft de financiële consequenties, zijn de relevante ministeries hierbij betrokken. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat is bereid bij te dragen aan de Energiehaven en het Rijk stelt via het fonds gebiedsinvesteringen, vijftig miljoen euro beschikbaar. In de uitvoerings- en investeringsagenda’s zal duidelijk worden hoe het Rijk verder bijdraagt. De circulaire economie vereist veel ruimte en is niet altijd schoon. Bij de woningbouwopgave in het havengebied moet goed worden gekeken naar de milieucontouren, waaronder geur- en geluidscontouren. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de aanpak zal plaatsvinden via de naleving van wet- en regelgeving door middel van vergunningverlening, toezicht, en handhaving. Binnen de vastgestelde veiligheidscontouren zal geen woningbouw worden toegestaan en er zal niet zomaar een bestemming voor woningbouw worden toegekend. Het verlies aan biodiversiteit wordt meegenomen in het vervolgproces, hier wordt zorgvuldig rekening mee gehouden. Monitoring, zoals bijvoorbeeld via een nulmeting, kan hierbij ook een rol spelen om de voortgang en effecten te evalueren. De gedeputeerde licht toe dat plus-ambitie de Energiehaven Plus betreft, maar hiermee zal de komende jaren nog niet aan de slag worden gegaan. De gedeputeerde wijst erop dat binnen de veiligheidscontouren geen woningbouw is toegestaan, dus ook niet in Westpoort. Hierdoor is woningbouw in de bestaande plannen voor Havenstad op dit moment niet mogelijk. Er wordt echter wel in overleg met de gemeente Amsterdam gekeken naar wat er op de lange termijn mogelijk is voor woningbouw in dit gebied. Bij het instrumentarium voor een gezonde leefomgeving is de provincie afhankelijk van Europa en het Rijk. De huidige normstelling wordt als onvoldoende beschouwd, maar GS is in overleg met alle stakeholders. Wat betreft het principe ‘water en bodem sturend’ heeft GS gesprekken gevoerd met drie waterschappen, aangezien de provincie niet het enige bevoegd gezag in het gebied is. Een groot deel van het gebied is in handen van de gemeente Amsterdam en private partijen. Op de verkoop van kavels aan China, hier heeft de provincie geen invloed op of mogelijkheid om hierop in te grijpen. De gedeputeerde is niet op de hoogte van de stand van zaken bij de andere partners die betrokken zijn bij het Ontwikkelperspectief.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waar de piekwaterberging terecht kan, als een combinatie van functies niet mogelijk blijkt.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) wil graag antwoord op haar vraag over de door haar verzonden mail over Camping Sandevoerde.
Statenlid **Korzelius** (GL) stelt dat grootschalige waterberging op korte termijn niet nodig is, maar vraagt welke alternatieve locaties beschikbaar zijn mocht dit in de toekomst wel nodig zijn.
Mevrouw **Koning** (CDA) informeert of het nog mogelijk is om een motie in te dienen en of wijzigingen op de tekst van het stuk nog mee kunnen worden genomen in het proces.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat mevrouw Bouhlel antwoord zal ontvangen op haar e-mail.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) geeft aan niet tevreden te zijn met de verstrekte reactie. Zij werkt aan een discussienota over Camping Sandevoerde en zal deze na afronding aan de commissie voorleggen.
De gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de alternatieve locatie van piekwaterberging wordt uitgezocht. Wijzigingen aan de voorliggende tekst zijn niet langer mogelijk; de commissie kan uitsluitend nog instemmen of afwijzen. De gedeputeerde wijst erop dat de commissie reeds haar reacties op het document kenbaar heeft gemaakt. Bij de vaststelling van de uitvoerings- en investeringsagenda zal de commissie opnieuw de gelegenheid krijgen om hierover te adviseren en verdere stappen te ondernemen. Mevrouw **Koning** (CDA) en mevrouw **Berkvens** (D66) bespreken in hun fractie of dit agendapunt als hamerstuk door kan naar de PS-vergadering. Voor nu is het een bespreekstuk.

3. B-agenda

3.a Motie ChristenUnie reductie stikstof Schiphol (in juni niet behandeld)

In de vergadering van 13 mei 2024 heeft het Presidium van PS ingestemd met het voorstel dat er een zogenaamde veegbrief komt voor gezamenlijke afdoening van moties die door de actualiteit zijn ingehaald en niet meer uitvoerbaar zijn.

Behandelvoorstel
De commissie wordt gevraagd de Motie M135-2022 - 'Evenredige reductie Schiphol', als afgedaan te beschouwen.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of het standpunt van GS nog steeds is dat Schiphol evenredig moet bijdragen aan de stikstofreductie. Als dat het geval is, kan de motie als afgedaan worden beschouwd.

Gedeputeerde **Rommel** antwoordt aan dat de natuurvergunning voor Schiphol is afgegeven en dat er gewerkt wordt aan stikstofreductie door de luchthaven. GS blijft de voortgang nauwlettend volgen.

De **voorzitter** concludeert dat motie als afgedaan kan worden beschouwd.

4 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er zijn geen rondvragen.

5 Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 22.10 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	9 september 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	Mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

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

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.45 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom. Er is bericht van afwezigheid ontvangen van Statenlid Van der Waart (GL). Er zijn geen rondvragen aangemeld, er is één aanmelding voor inspraak ontvangen. Op donderdag 12 september staat de vervolgvergadering gepland. De voorzitter geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor twee mededelingen. Gedeputeerde Rommel deelt mee dat GS een strategische aankoop heeft gedaan van een agrarisch bedrijfspand met grond in gemeente Hollands Kroon. Deze gemeente heeft geconstateerd dat het door de provincie aangekochte perceel een geschikte locatie is voor een asielzoekerscentrum. Hierover volgt binnenkort meer informatie. Gedeputeerde Rommel heeft samen met gedeputeerde Olthof een bezoek gebracht aan Oostzaan met betrekking tot de Twiskeweg. Dit bezoek vond plaats zonder aanwezigheid van ambtenaren, waarbij de afwegingen met betrekking tot de Twiskeweg met de gemeente Oostzaan zijn besproken. In de aankomende vergadering van GS zal worden besproken op welke wijze dit onderwerp onder de aandacht van de commissie kan worden gebracht.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of PS een brief van de gedeputeerde zal ontvangen over het geplande asielzoekerscentrum in Hollands Kroon en wanneer dit onderwerp in de commissie Ruimte zal worden besproken. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat zodra GS een formele brief van de gemeente heeft ontvangen, waarin wordt bevestigd dat de locatie is aangewezen voor het asielzoekerscentrum en er een verzoek tot medewerking is gedaan, GS dit aan de commissie zal voorleggen. De heer **Nijkamp** (BBB) informeert of PS wordt geïnformeerd over de Twiskeweg, aangezien het gaat om Natura 2000 gebied. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat binnen GS zal worden besproken welke stappen genomen moeten worden en welke zaken aan de commissie zullen worden voorgelegd.

2 Inspreekhalfuur

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Roest** van de bewonersgroep 'Ontsluit Scheg Anders' uit Amstelveen, die meer dan 100 bewoners uit Westwijk vertegenwoordigt. De heer **Roest** vraagt steun bij het opstarten van een onderzoek naar alternatieven voor de ontsluitingsweg voor De Scheg, zoals in 2013 besloten, met als doel een verkeersveiliger oplossing voor de nieuwbouwwijken Scheg West en Midden te realiseren. Hij vraagt de aandacht van de commissie voor de gemeentegrens overschrijdende aspecten en hoopt dat PS kan bijdragen aan een herziening van het verkeersplan en de besluitvorming, die volgens de juridische vertegenwoordigers van de bewonersgroep mogelijk niet voldoet aan de Algemene beginselen van Behoorlijk Bestuur. Tot op heden heeft bewonersgroep 'Ontsluit Scheg Anders' geen reactie ontvangen van de gemeente Amstelveen op de zienswijzen van januari 2024. Het doel van de bewonersgroep is een meer verantwoorde ontsluiting voor de nieuw te bouwen wijk. De bezwaren richten zich op het feit dat de situatie sinds 2013 is veranderd, met een verdrievoudiging van het aantal woningen, waar in het huidige ontwerp van de ontsluitingsweg geen rekening mee is gehouden. De bewoners voelen zich bewust misleidend geïnformeerd in de afgelopen tien jaar en vinden dat de gemeente haar bestuurlijke verantwoordelijkheid moet nemen om de kwestie te onderzoeken. Ze wijzen ook op de onveiligheid van de nieuwe verkeerssituatie en vragen aandacht voor alternatieve ideeën.

De **voorzitter** geeft de commissieleden gelegenheid om vragen te stellen.
De heer **Dessing** (FvD) informeert in hoeverre de gemeenteraad openstaat voor praktische oplossingen en of er afstemming mogelijk is waarbij de provincie kan helpen. De heer **Roest** geeft aan dat er ideeën voor een alternatieve ontsluiting zijn gedeeld met de gemeente en dat de bewonersgroep achter een onderzoek staat naar aanleiding van de nieuwe situatie sinds 2013.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of er suggesties zijn voor een betere ontsluiting. De heer **Roest** antwoordt dat provinciale wegen goede mogelijkheden bieden voor ontsluiting, maar dat deze optie niet is onderzocht. De gemeente beweert dat de provincie niet akkoord gaat met ontsluiting op provinciale wegen.
De heer **Kes** (SP) vraagt of het klopt dat, samengevat: de gemeente Amstelveen aangeeft dat directe aansluiting op een provinciale weg niet mogelijk is, terwijl de heer Roest stelt dat PS geen probleem ziet en verwacht dat, als de commissie het met hem eens is, een aansluiting wel mogelijk kan worden gemaakt. De heer **Roest** antwoordt dat deze samenvatting correct is.

De heer **Nijkamp** (BBB) informeert of gemeenteraad al een besluit heeft genomen. De heer **Roest** geeft aan dat er over de westelijke kant al wel een besluit is genomen en dat in oktober over het Scheg midden een besluit wordt genomen, de ontsluitingsweg is daaraan gekoppeld en daar moet een alternatief voor worden onderzocht.

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

De agenda's van 9 en 12 september en het verslag worden zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst met moties en toezeggingen wordt vastgesteld evenals de strategische agenda.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) verzoekt de voorzitter om na elke termijn te vragen of alle vragen zijn gesteld en om na elk agendapunt een samenvatting te geven van de overeenstemming en verschillen binnen de commissie. De **voorzitter** geeft aan dat zij dit verzoek helaas niet kan honoreren. De heer **Van den Berg** (JA21) wil weten of de agendapunten die eventueel niet worden behandeld in de vergadering, worden doorgeschoven naar de vervolgvergadering en wat dit betekent voor de spreektijd. De **voorzitter** gaat ervan uit dat agenda wordt afgemaakt en zo niet, dan zal dit worden doorgeschoven naar donderdag waarbij de spreektijd van die vergadering geldt. De heer **Kes** (SP) vraagt of deze vergadering formeel wordt gesloten en of donderdag 12 september een nieuwe vergadering wordt gestart. De **voorzitter** licht toe dat de vergadering wordt geschorst en dat de spreektijd niet kan worden meegenomen. Zij wijst erop dat afgesproken is dat als van tevoren al bekend is dat er twee vergaderingen gepland staan met twee aparte agenda's, er dan ook twee aparte spreektijden worden toegewezen.

4 A-agenda Financiën

4.a Tweede Begrotingswijziging 2024

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024. Daarnaast bevat deze begrotingswijziging de bijstellingen voor 2024 uit de kaderbrief 2025. Begrotingswijzigingen worden voorafgaand aan de vaststelling in PS behandeld in de Statencommissies. Elke commissie bespreekt deze vanuit de vakinhoudelijke invalshoek. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de commissie Bestuur.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de te nemen besluiten zoals beschreven in de Statenvoordracht.
U bespreekt met de commissie de stukken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie Ruimte. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor een mededeling. Gedeputeerde **Rommel** informeert de commissie dat zij zojuist is gebriefd over een fout in de verwerking van de mutaties van de posten uit de kaderbrief. Door een bug in het systeem zijn de optellingen op het niveau van beleidsdoelen onjuist, de optellingen op programmaniveau zijn wel correct. De

gedeputeerde wijst erop dat de besluiten die op de inhoud worden genomen door de commissie, rechtmatig zijn. De correcties zijn beschikbaar voor de commissie Bestuur van maandag 16 september. Het agendapunt wordt in de commissie Ruimte behandeld en commissieleden die behoefte hebben om aanwezig te zijn bij de Commissie Bestuur om aanvullende vragen te stellen, krijgen daartoe de mogelijkheid. Gedeputeerde Rommel zegt toe de herstelbrief te doen toekomen aan de commissie in de komende week.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt zich af waarom de keuze is gemaakt om bij klimaatadaptatie-projecten driehonderdvijftigduizend euro minder beschikbaar te stellen voor bescherming tegen overstromingen en dergelijke. Wateroverlast, zoals die het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden, leidt tot extra kosten. Zij wil weten waarom de bescherming tegen wateroverlast niet wordt versterkt door extra projecten.
De heer **Bonekamp** (Volt) is blij met de onttrekking van vier miljoen voor doorfietsroutes uit de reserves. Dit gebeurt door middel van subsidies voor gemeenten, hij vraagt of GS zicht heeft op de gemeenten die er gebruik van willen maken en welke van de in het coalitieakkoord genoemde routes gerealiseerd gaan worden.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat in het NIKG een taskforce wordt opgericht die de effecten van klimaatverandering op de infrastructuur gaat onderzoeken. Voor de klimaatbrede vraagstukken verwijst de gedeputeerde naar zijn collega gedeputeerde Kocken. De regeling ondersteunt gemeenten bij het uitvoeren van kleinere infrastructurele projecten door financiële middelen beschikbaar te stellen. Gedeputeerde **Olthof** heeft op dit moment geen lijst beschikbaar van gemeenten die hier gebruik van maken.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt namens de commissie Ruimte als hamerpunt kan worden afgehandeld. De commissie Bestuur is leidend.

5 A-Agenda Wonen

5.a Actieagenda Wonen 2024-2028

Toelichting: Het college heeft de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 opgesteld en legt deze ter besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Het doel van deze actieagenda is het snel helpen terugdringen van de woningnood in Noord-Holland, de agenda bevat de acties waarmee de provincie dit wil bereiken. De provincie wil de woningbouw versnellen met kortere procedures, extra deskundigen en subsidies. Ook worden op basis van deze agenda en in uitwerking op de bestaande woondeals met gemeenten aanvullende overeenkomsten gesloten over het aantal te bouwen woningen, de doelgroepen voor deze woningen en de betaalbaarheid.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028. Daarnaast wordt u gevraagd om met het vaststellen van de actieagenda de motie M166-2023 ‘aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders’ te beschouwen als afgedaan. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan statenlid De Weerdt, de indiener van de motie. Statenlid **De Weerdt** geeft aan dat Volt achter de innovatieve houding van GS staat en de focus op de duurzame woningbouw in de Actieagenda. In Zuid-Holland is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om garageboxen en parkeerterreinen op te toppen. Graag verneemt Volt van de gedeputeerde hoe hij over dit idee denkt. Daarnaast is Volt benieuwd op welke wijze GS de inwoners gaat betrekken bij het opstellen van de deel-regionale volkshuisvestingsprogramma's. Met betrekking tot de motie 'Aandacht voor jongeren' vraagt Volt of GS kan toezeggen dat in de regionale volkshuisvestingsprogramma's concreet wordt aangegeven hoe de doorstroming bijdraagt aan het beschikbaar stellen van meer woningen voor starters en jongeren. Statenlid **De Weerdt** merkt op dat in de Actieagenda weinig aandacht lijkt te zijn voor de woonwensen en woningtypologie van jonge Noord-Hollanders. Hoe ziet GS dit?

De heer **Dijk** (CDA) vraagt of woningen nog wel als betaalbaar kunnen worden beschouwd, gezien de steeds hogere inkomenseisen. Volgens het CDA is de term 'betaalbaar' misleidend en werkt het demotiverend. Daarom vraagt de heer **Dijk** of de portefeuillehouder bereid is een andere, meer realistische term te gebruiken.

De heer **Broertjes** (JA21) citeert uit de Actieagenda, bij actiethema 2b: "Afhankelijk van de bestaande sociale huurvoorraad en de woningbehoefte bepalen we binnen de twee derde betaalbaar of er meer sociale huurwoningen of meer koop- en huurwoningen in het middensegment moeten komen". Hij vraagt of de gedeputeerde het met JA21 eens is dat gemeenten zelf de regie moeten voeren over de woningvoorraad en dat de provincie niet moet voorschrijven hoeveel sociale huurwoningen of woningen in het middensegment gebouwd moeten worden. Hij vraagt de gedeputeerde wat de kaders zijn van dit beleidsvoorstel en wanneer gemeenten verplicht zijn om meer sociale huurwoningen te bouwen. Hoe zorgt de gedeputeerde ervoor dat het proces van circulair bouwen geen vertraging oploopt of leidt tot hogere kosten? Hoe is de verdeling van de kosten tussen gemeenten en de provincie? Bij actiethema 3d van het Mobiliteitsplan staat dat GS wil inzetten op vermindering autoverkeer in Noord-Holland. Hoe zorgt de gedeputeerde ervoor dat inwoners in afgelegen gebieden niet geconfronteerd worden met extra reistijd? Worden gemeenten gedwongen om hun parkeernormen te verlagen? Hoe vaak zal de bevoegdheid van de provincie worden toegepast om urgente aandachtgroepen een woning toe te wijzen wanneer gemeenten hun taakstelling niet halen? Wat zijn de kaders hiervoor en erkent de provincie dat gemeenten soms niet aan hun taakstelling kunnen voldoen? Kan de gedeputeerde aangeven welke acties worden ondernomen om meer betaalbare woningen voor jongeren in Noord-Holland te realiseren? Kan de gedeputeerde meer duidelijkheid geven over de specifieke bestemming van de 78 miljoen euro die uit de reserves wordt ingezet?

De heer **Nijkamp** (BBB) leest bij het actiethema 1 bij 1.8 dat er enkele pilots worden opgezet, hij vraagt de gedeputeerde om welke pilots het gaat. Bij actiethema 2, onder 2.a, wordt aangegeven dat de woondeals voor 1 januari 2026 geconcretiseerd zullen worden. Hij verzoekt om een overzicht van de tijdlijn waarin wordt aangegeven wanneer welke stappen genomen worden en wie hiervoor verantwoordelijk is. Hij vraagt of bij actiethema 3, onder 3.f, 'Beter benutten en

verduurzamen van bestaande bouw' hierbij ook gekeken wordt naar leegstaande kantoren en scholen en of dit ook geldt voor langdurig leegstaande panden. BBB ontvangt graag doorlopend informatie over woningbouwprojecten. Bestaat er een kop vanuit gemeentelijk beleid op provinciaal beleid met betrekking tot woningbouweisen? Als dit zo is, welke rol heeft de provincie hierin? Graag wordt BBB geïnformeerd over de woningbouw in Volendam de Lange Weren. De heer **Nijkamp** wijst de gedeputeerde op de Stichting 1828, deze stichting is in heel Nederland actief en bouwt betaalbare woningen voor jongeren. Hij vraagt de gedeputeerde in gesprek te gaan met de stichting 1828 om woningen voor jongeren te realiseren.

De heer **Faassen** (50PLUS) is van mening dat de Actieagenda weinig concreet is en vraagt zich af hoe de provincie gaat zorgdragen voor voldoende ondersteuning vanuit de gemeenten, gezien de tekorten op de arbeidsmarkt. Hoe zorgt de provincie voor een goede balans tussen grote en kleine projecten? Daarnaast wil hij meer duidelijkheid over de uitwerking van betaalbare woonruimte onder de 275 duizend euro, aangezien er slechts een aanbod van 420 woningen in deze prijsklasse in Noord-Holland is. Hij vindt de uitdaging ambitieus, maar moeilijk haalbaar. Welk instrumentarium gaat de provincie meenemen in de plannen voor specifieke doelgroepen, zodat de gestelde doelen, zowel kwalitatief als kwantitatief, kunnen worden bereikt?

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) is het niet eens met het schrappen van het verbod op kleinschalige woningbouw in het landelijk gebied. De Christen Unie mist de minima bij de aandachtgroepen die genoemd worden. Mevrouw **Buit** pleit voor een herziening van de term 'betaalbaar' en is benieuwd hoe andere fracties hierover denken. Verder vindt ze dat toekomstbestendig bouwen te weinig aandacht heeft voor het gebruik van grijs water, hergebruik van water en regenwater. Daarnaast mist ze een uitgebreide visie op hoe bestaande gebouwen kunnen worden omgevormd tot woningen, iets wat volgens haar niet alleen uitgebreider kan, maar ook duurzamer is.

Statenlid **Korzelius** (GL) legt de nadruk op het optimaal benutten van binnenstedelijke ruimte. Hij heeft vragen over het actieve grondbeleid bij punt 1.8 van de Actieagenda en wil weten wat de rol van de provincie hierin is, waarbij hij graag de visie van de gedeputeerde hoort. Daarnaast vraagt hij om meer duidelijkheid over middeldure huurwoningen en wil hij weten of de gedeputeerde iets kan zeggen over het monitoren van koopwoningen.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt of hij correct kan opmaken dat GL de grens van 390 duizend euro niet als betaalbaar beschouwt. Statenlid **Korzelius** bevestigt dat en pleit voor het herinvoeren van subsidies op koopwoningen. Verder vraagt Statenlid **Korzelius** (GL) wanneer het provinciale volkshuisvestingsprogramma beschikbaar komt. Hij benadrukt dat verschillende regio's verschillende behoeften hebben, met name met betrekking tot appartementen en dat deze op regionaal niveau moeten worden beoordeeld. Hij wijst erop dat er een komma vier miljoen woningen nodig zijn en dat de bestaande woningvoorraad essentieel is voor de totale woningvoorraad. Hij pleit voor verbetering van de bestaande woningvoorraad, omdat dit de meest duurzame optie is.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) is blij met de focus op bouwen voor doelgroepen en betaalbare woningen met speciale aandacht voor jongeren, starters en senioren. Ze heeft echter bedenkingen bij de kosten voor het versnellen van procedures, monitoring en de ambtelijke capaciteit. Ze vraagt of er een nulmeting zal worden uitgevoerd.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) uit haar zorgen over de eisen die worden gesteld aan nieuwe woningen, zoals genoemd in de duurzaamheidagenda. Ze vraagt zich af wat de kosten hiervan zijn en hoe betaalbaar de woningen nog zullen blijven. Ze vreest dat duurzaamheidseisen onnodige kosten met zich meebrengen en een risico vormen voor de woningbouwambities. Ze vraagt zich ook af of de overheid wel de beste partij is om zich op de markt te mengen. Ze wil weten of de risico's goed zijn ingeschat en wat het plan is als commerciële partijen niet in staat zijn om betaalbare woningen te bouwen. Daarnaast kan wat betreft FvD, motie 166 als afgedaan worden beschouwd.

De heer **Kes** (SP) stelt dat er geen nationale asielcrisis is, zoals JA21 beweert. Hij voorziet dat er de komende jaren meer wachtlijsten zullen ontstaan voor de doelgroep die gebruik maakt van sociale huur als er niet meer wordt ingezet op het verhogen van het percentage sociale huurwoningen. Hij overweegt een motie hierover in te dienen. Hij vindt dat 'betaalbaar' echt betaalbaar moet zijn en als dat niet het geval is, zou een andere term moeten worden gebruikt. Hij wijst ook op de onjuistheid van het idee van FvD dat de overheid geen slagkracht heeft in actief grondbeleid. De gemeente Amsterdam kent een erfpachtregeling en trekt daarmee de regierol over woningbouw sterk naar zich toe en is daarmee een goed voorbeeld voor Nederland.

Mevrouw **Berkvens** (D66) staat positief tegenover de meeste aspecten, met uitzondering van het bouwen in het buitengebied. Zij vraagt hoe de provincie, indien er wezenlijke aanpassingen zijn, de nog niet aangenomen wet 'Regie op de Volkshuisvesting' aan PS zal voorleggen. Ze maakt zich zorgen dat de planvorming ambtenarencapaciteit kost die niet wordt gebruikt kan worden voor projectontwikkeling en daarmee zijn doel mogelijk voorbij schiet. Ze sluit zich aan bij het standpunt van de andere sprekers dat de term betaalbaar niet op zijn plaats is en vraagt waarom het percentage van veertig procent voor het middensegment per woonregio uit de wet regie volkshuisvesting niet in de Actieagenda is opgenomen. Hoe gaat de provincie het verzamelen van betrouwbare data op regioniveau optuigen? Ze is ook benieuwd hoe de klimaat- en circulaire doelstellingen gehaald zullen worden als de bouw toch steeds buiten schot blijft. Wanneer kan de evaluatie verwacht worden van ‘Wonen boven winkels’? Verder vraagt ze naar de impact van het stikstofbeleid van het kabinet op de woningbouw in Noord-Holland.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) vindt ambitie van de bossenstrategie te vrijblijvend en vraagt om concrete acties en termijnen, evenals regelmatige terugkoppeling in de commissie. Ze wil uitleg over hoe de uitspraak dat de bossenstrategie nog in ontwikkeling is, zoals genoemd in de klimaataanpak Noord-Holland, zich verhoudt tot de ambitie in de Actieagenda. De PvdD vindt groen kapitaal en kennisdeling mooi, maar denkt dat natuurinclusief bouwen meer omvat. Hoe neemt de gedeputeerde de regierol op zich bij het centraal stellen van natuur in elke fase? Tot slot vraagt ze

om meer informatie over de acties en termijnen voor het beter benutten en versterken van bestaande bouw en pleit ze ervoor dat de gedeputeerde niet alleen doet wat mogelijk is, maar ook wat nodig is.

De heer **Van Gilse** (VVD) benadrukt dat regio's leidend moeten zijn in de programmering en vraagt hoe GS hiermee omgaat. Hij geeft aan het belangrijk te vinden dat als er veranderingen zijn in de wet 'regie op de volkshuisvesting', de commissie hierover wordt geïnformeerd. Verder vraagt hij GS om meer inzicht in de afspraken met het Rijk en de effecten hiervan voor Noord-Holland. De VVD is benieuwd naar de dialoog met het Rijk over ruimtelijke implicaties en vraagt om verduidelijking van het motiveringsinstrumentarium. Ook vraagt hij inzicht in de plannen voor netcongestie en zicht op pilots voor actief grondbeleid. Ten slotte wil hij weten wat de gedeputeerde bedoelt met de welstandscommissies die betrokken worden bij gestandaardiseerde besluitvorming over industriële bouw. De motie wordt door de VVD als afgedaan beschouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.
Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat het stuk een keerpunt voor de rol van de provincie in de woningmarkt markeert en de rol die PS en GS hierin gezamenlijk nemen. Samen met de provincie Zuid-Holland is samengewerkt aan de 'handreiking Optoppen', maar de gedeputeerde benadrukt dat dit geen argument mag zijn om elders niet te bouwen. Inwoners zullen worden betrokken bij het volkshuisvestingsprogramma maar dit gaat voornamelijk via de gemeenten.
Statenlid **De Weerdt** vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dat hij het rapport bestudeert en terugkoppelt welke lessen de gedeputeerde daaruit trekt. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat er in goed overleg met Zuid-Holland aan plannen wordt gewerkt voor optoppen zonder extra werk te creëren voor de ambtenaren.
Gedeputeerde **Beemsterboer** meldt dat 80 procent van de jongeren onder de 35 jaar moeite heeft met het vinden van een woning. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt toe dat de vraag hoe jonge woningzoekenden geholpen kunnen worden bij het vinden van een woning onderdeel zal zijn van alle volkshuisvestingsprogramma's. De typologie van woningen wordt opgenomen in het volkshuisvestingsprogramma. Hoewel de term 'betaalbaar' misleidend kan zijn, blijft deze term gehandhaafd omdat dit de gangbare terminologie is in Nederland. Gedeputeerde **Beemsterboer** steunt de oproep aan het ministerie om de term aan te passen en zal hiervoor pleiten in het woningoverleg met de minister.
Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat de wet de provincie verplicht om vast te stellen hoeveel sociale huur- en betaalbare woningen er moeten worden gebouwd. Hij benadrukt het belang van circulair bouwen en het gebruik van hout, betaalbaarheid en snelheid mogen daar vanzelfsprekend niet onder lijden. Voor de vermindering van autoverkeer wordt gekeken naar het OV en naar Stappen en Trappen. Dwang wordt niet toegepast op verkeersnormen, dat is aan de gemeenten. Wat betreft statushouders heeft de provincie een wettelijke toezichthoudende rol om te controleren of gemeenten voldoen aan de verplichtingen.

De heer **Broertjes** (SP) vraagt naar specifieke acties voor betaalbare woningen voor jongeren. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat dit een onderdeel zal zijn van de volkshuisvestingsprogramma's en dat het ook besproken zal worden in de gesprekken die de gedeputeerde met gemeenten in de regio voert.
De gedeputeerde benadrukt dat, in tegenstelling tot woningen voor jongeren, de seniorenwoningen verplicht wettelijk zijn opgenomen in de volkshuisvestingsprogramma's. De concretisering van de woondeals en de volkshuisvestingsprogramma's zal vóór 2026 plaatsvinden. Beleidsplannen voor het herbestemmen van leegstaande kantoren en binnenstedelijk bouwen moeten in 2026 gerealiseerd zijn. De monitor plancapaciteit is openbaar in Noord-Holland. Daarin is informatie te vinden over de voortgang van projecten waarover afspraken zijn gemaakt in de woondeals. Hij wijst erop dat de wet op de ruimtelijke ordening de ruimte bepaalt die de provincie heeft om beleid vast te stellen. De provincie stelt beleid vast binnen de omgevingsverordening en de gemeente stelt beleid op binnen de ruimte die door de provincie is geboden. Het gemeentelijke beleid mag verder gaan dan de provinciale ruimte, maar moet binnen de grenzen blij en die de provincie heeft gesteld. Tot slot vermeldt hij dat er gesprekken zijn over de Lange Weren in Volendam over de afwikkeling van het verkeer. De gedeputeerde heeft een overleg ingepland met de stichting 1828. Op de vraag van 50PLUS waarom de provincie wel ambtenaren in projectteams heeft terwijl gemeenten die niet hebben, antwoordt de gedeputeerde dat de provincie meer middelen beschikbaar heeft, maar dat er geen concurrentie is met gemeenten. Voor grote projecten is er een groter budget beschikbaar, maar er is ook budget gereserveerd voor kleinere projecten.
De maatregelen tegen woningnood richten zich op het bouwen van meer woningen. Gedeputeerde **Beemsterboer** legt uit dat het probleem van betaalbaarheid voortkomt uit de huidige schaarste en dat het beleid 30 procent sociale huur, 30 procent middelhuur, 30 procent koop in de wet regie op de volkshuisvesting is opgenomen en ter goedkeuring bij de Kamer ligt. Gedeputeerde **Beemsterboer** licht toe dat het beleid gericht op het bouwen aan de randen van dorpskernen, is ontworpen om de leefbaarheid en voorzieningen binnen de kernen te verbeteren, zodat mensen in hun eigen dorp kunnen blijven wonen. De doelgroep minima valt niet onder de aandachtgroepen, maar sociale huur is wel opgenomen. Het hergebruik van regenwater maakt deel uit van toekomstbestendig bouwen. Het benutten van binnenstedelijke ruimte is belangrijk in combinatie met klimaatadaptatie en groen. Bij de pilots voor actief grondbeleid zijn er verschillende gemeentes die aangeven niet helemaal alleen voor de risico's te willen staan. GS is selectief aan het kijken waar actief grondbeleid ingezet kan worden. Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat de rol van de provincie bij de twee specifieke pilots wordt bekeken, waarbij de provincie als achtervang fungeert voor de gemeente in het kader van risicospreiding. Voor deze pilots is specifiek budget beschikbaar gesteld. Gemeenten moeten in principe zelf de uitvoering op zich nemen. Als de pilots succesvol blijken, staat de gedeputeerde open voor het ondersteunen van de gemeenten met financiering voor actieve grondpolitiek. Vanzelfsprekend worden de pilots na sluiting geëvalueerd. Het besluit over de financiële middelen voor de pilots is genomen binnen het masterplan Wonen, maar PS heeft nog geen definitieve keuze gemaakt voor de gemeenten waar de pilots zullen worden uitgevoerd. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de commissie een informatiebrief over de pilots kan

ontvangen en dat dit al eerder is toegezegd. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt toe dit uit te zoeken.
Gedeputeerde **Beemsterboer** vindt een nulmeting niet echt nodig en geeft aan dat GS zich richt op strategie-evaluatie en een onderzoeksagenda om de monitoring goed vorm te geven. Hij wijst op de complexiteit van de woningmarkt en het enorme volume van investeringen per woning, wat het moeilijk maakt om effecten inzichtelijk te maken. Hij belooft inzicht te geven in welke projecten is geïnvesteerd en wat de effecten daarvan zijn. Er komt binnenkort een evaluatie van 'Wonen boven winkels'. Stikstof uit woningbouw blijft een aandachtspunt en vraagt bij elk project tijd. Er ligt een uitwerkingsopgave bij de bossenstrategie en er wordt gezocht naar locaties om dit toe te passen. Natuurinclusief bouwen staat centraal in elke fase van een project en is altijd onderdeel van de voorbereiding. Een landelijke groennorm zou de markt meer duidelijkheid kunnen geven. Op rijksniveau wordt gewerkt aan een type-goedkeuring voor fabrieksmatige woningen zodat dit toepasbaar is op de meeste woningbouwlocaties.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen in de tweede termijn.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dat inwoners worden betrokken in het participatietraject bij het opstellen van de deelregio-programma's. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de gedeputeerde in de regioprogramma's NZH, NHZ en NHN uitzoekt welke beleidskeuzes gemaakt kunnen worden om huisvesting voor jonge Noord-Hollanders toegankelijk te maken. Kan de gedeputeerde toezeggen dat er een onderzoek zal worden uitgevoerd over de typologie van jongeren en dit als onderlegger te gebruiken voor nieuw te ontwikkelen beleid? Statenlid **De Weerdt** stelt voor om de motie als niet afgedaan te beschouwen.
De heer **Dijk** (CDA) dankt de gedeputeerde voor de toezegging om te pleiten bij het Rijk om de misleidende term 'betaalbare woningen' aan te passen. Hij sluit zich aan bij Volt en geeft aan dat hij de motie wil terugnemen richting zijn fractie alvorens antwoord te geven of deze al dan niet als afgedaan kan worden beschouwd door het CDA.
De heer **Broertjes** (JA21) wil overleg met zijn fractie over de afdoening van de motie.
De heer **Nijkamp** (BBB) ziet graag een tijdslijn van de woondeals voor 2026 en verantwoordelijk wie. BBB beschouwt de motie is afgedaan.
De heer **Faassen** (50PLUS) wil weten wat de succesfactoren zijn. Voor 50PLUS is de motie afgedaan.
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) vraagt of zij ervan uit kan gaan of de gedeputeerde zich gaat inzetten voor hergebruik van water en het gebruik van regenwater. Zij ontvangt van de gesprekken met de minister over de misleidende term 'betaalbare woningen' graag een terugkoppeling. Zij heeft weinig gehoord over hergebruik van leegstaande panden. De Christen Unie beschouwt de motie als afgedaan.
Statenlid **Korzelius** (GL) informeert of in de regionale volkshuisvestingsprogramma's afspraken worden gemaakt met woningbouwcorporaties over de verbeteringen op het gebied van duurzaamheid met name bij woningen die voor 2000 zijn gebouwd. GL is van mening dat als de indiener van de motie vindt dat deze nog niet is afgedaan dan heeft GL daar vrede mee.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) ontvangt graag een schriftelijke reactie van de gedeputeerde op de vraag hoeveel extra kosten gemoeid zijn met de duurzaamheidseisen die gesteld worden aan woningbouw.

De heer **Kes** (SP) roept de gedeputeerde op om zich te richten op de bestaande plancapaciteit, aangezien er draagvlak is, maar de provincie beperkte middelen heeft. Hij vraagt of het klopt dat de dertig procent sociale woningbouw alleen mag worden overschreden als gemeenten onvoldoende sociale woningvoorraad hebben. De heer **Kes** geeft aan dat de motie goed is, maar als de indiener vindt dat deze onvoldoende is verwerkt in de uitwerking, overweegt hij de motie niet als afgedaan te beschouwen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt voor dat de gedeputeerde bij het ministerie aangeeft dat de term betaalbare woningen niet alleen misleidend maar dat de betaalbaarheidsgrens moet worden aan gepast. Zij citeert uit de memorie van toelichting wat zij gelezen heeft over de veertig procent woningen die in het middensegment moet worden gerealiseerd. Volgens mevrouw **Berkvens** is dit in de nota van wijziging niet aangepast en zij vraagt of dit wordt meegenomen in Actieagenda. Als de indiener van de motie van mening is dat de motie nog niet is afgedaan, dan sluit D66 zich daarbij aan.
Mevrouw **Vonck** (PvdD) stelt voor dat GS de aanpak van Nijmegen overneemt door de stad in deelregio's in te delen bij toekomstige bouwprojecten. Ze vraagt of de commissie betrokken kan worden bij de uitkomsten van de gesprekken met gemeenten om te kijken welke ruimte er is voor integrale ontwikkeling. Mevrouw **Vonck** vraagt of de gedeputeerde toe kan zeggen dat hij meer regie op gaat voeren op de bossenstrategie in combinatie met woningbouw. De PvdD beschouwt de motie als niet afgedaan.

De VVD en de PVV beschouwen de motie als afgedaan.

De **voorzitter** geeft woord aan Gedeputeerde Beemsterboer voor beantwoording van de vragen in de tweede termijn.
Gedeputeerde **Beemsterboer** doet de toezegging dat er actie wordt ondernomen op jongerenwoningen, maar ziet geen nut in een onderzoek naar de typologie van jongerenwoningen omdat dit niet echt relevant is voor hen, behalve op het gebied van betaalbaarheid. De tijdlijn voor het actieprogramma 2 is afhankelijk van het moment dat de wet 'regie volkshuisvesting' ingaat. Op het moment dat deze wet ingaat zal de gedeputeerde de tijdlijn bekend maken. De provincie is verantwoordelijk. In de bijlage wordt bij de onderdelen monitoring, strategische evaluatie en de onderzoekagenda toegelicht hoe inzichtelijk zal worden gemaakt of het programma succesvol is en welke factoren hieraan hebben bijgedragen. Het gebruik van (regen)water is een expliciet onderdeel van toekomstbestendig bouwen. Het verslag van het gesprek over het volkshuisvestingsprogramma zal ter kennisname aan de commissie worden voorgelegd. Hergebruik van kantoren en leegstaande panden krijgt prioriteit. De provincie werkt aan het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad en heeft hiervoor stevige programma's in Noord-Holland. De pilots voor actief grondbeleid functioneren als een revolving fund. Daarnaast doet de provincie een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de extra kosten van duurzaamheidseisen, zoals ook vermeld in de actieagenda.
De bestaande planvoorraad omvat het grootste deel van de woningen. Het huidige wetsvoorstel bepaalt dat 30 procent van de nieuwbouw sociaal moet zijn en twee derde betaalbaar.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat, indien een gemeente minder sociale woningbouw

realiseert, dit nog verder moet worden uitgewerkt. Op de vraag van D66 over het pleiten voor een lagere betaalbaarheidsgrens is gedeputeerde **Beemsterboer** terughoudend, omdat het effect op de woningnood onduidelijk is.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of het klopt dat als de wet ongewijzigd blijft, het een onderdeel zal zijn van de Actieagenda en de taken vanuit de provincie naar de gemeenten. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat de provincie de wet moet uitvoeren en dat het een onderdeel is van het takenpakket richting de gemeenten, daar hoeft de Actieagenda niet op te worden aangepast. Wat betreft de vergroening in volkshuisvestingsprogramma's en de relatie met nieuwbouwprojecten, legt gedeputeerde Beemsterboer uit dat dit binnen de bossenstrategie moet worden bekeken. Gedeputeerde *Beemsterboer* kan niet toezeggen dat hij een participatietraject gaat opstarten dit de verantwoordelijkheid van de gemeenten is.

De **voorzitter** concludeert na een schorsing en een gewogen peiling dat de motie niet is afgedaan. De voordracht gaat als bespreekstuk naar PS van 30 september.

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)
Er zijn geen aanmeldingen.

7 A-agenda Mobiliteit

7.a Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024- 2028 (NIKG)
Toelichting: 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 (uitgedrukt in beeldkwaliteitsniveaus) 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. De NIKG 2024-2028 wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt waarom er voor alle onderdelen onderhoudsniveaus zijn vastgesteld op beeldkwaliteitsniveau, behalve voor vaarwegen en oevers. Ze wil weten hoe de uitvoerders dan weten wat hun taken zijn. BBB pleit voor een herverdeling van de contracten op het gebied van assets in plaats van op onderhoudsniveau. Zij wil graag weten hoe de afstemming van gebiedsgebonden werkzaamheden op het niveau van assets kan worden geborgd en hoe lang de contracten voor deze assets doorgaans lopen. Zij vindt de scheuren die ontstaan in prefab fietsbruggen zorgelijk en vraagt wat de voor- of nadelen zijn van de uitvoering van innovaties op dit gebied. Ze verzoekt of de gedeputeerde PS kan informeren wanneer informatie over storingen aan

bruggen door warm weer beschikbaar komt, evenals de impact hiervan op het waterverkeer. Voor biodiversiteit is een extra bedrag van 500.000 euro beschikbaar gesteld en bij een positieve evaluatie wordt dit voortgezet. Mevrouw Den Boer vraagt wie verantwoordelijk is voor de evaluatie en wie de criteria hiervoor vaststelt. Daarnaast wil ze graag weten of de resultaten van de evaluatie van de sedum dakbedekking op bushokjes al beschikbaar zijn.
De heer **Boer** (VVD) krijgt berichten dat weggebruikers ontevreden zijn over laadpunten op route, en informeert hoe de gedeputeerde hiernaar kijkt en welke actie hij van plan is te ondernemen. Hij stelt dat voor de uitval van bruggen meer nodig is dan een herstelteam en vraagt of de gedeputeerde hier meer informatie over kan geven.
De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat er in de nota staat dat er voor zowel onderhoud als vervanging van wegen een budget van 100 miljoen euro is gereserveerd, maar dat er ook grote onzekerheden zijn door de hoge brandstofkosten. Hij vraagt wat het totale kostenbeeld is en welke rol de duurzaamheidsprestatie-indicatoren daarbij spelen. Daarnaast wil hij weten hoe groot de financiële onzekerheidsfactoren zijn.
De heer **Van den Berg** (JA21) stelt dat de nota erkent dat de stijgende materiaalkosten door duurzame materialen een probleem vormen en vraagt de gedeputeerde wie daarvoor opdraait. Hij noemt het STOMP-principe "heel erg stom" en vraagt wat GS doet voor mensen die niet kunnen fietsen of lopen naar hun werk. Daarnaast vraagt hij waarom de reguliere programma's niet volstaan en waarom er een Klimaatcalamiteitenteam voor de provincie Noord-Holland nodig is.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt of alle extra te verwachten kosten zijn meegenomen, kijkend naar de effecten van extreme weersomstandigheden. Hij vraagt hoe de gedeputeerde zorgt dat overlast door gevaarlijke planten en hoge bermbegroeiing ook wordt meegenomen in het beleid. De heer **Dijk** vraagt tot slot om een reactie van de portefeuillehouder op de tabel op pagina 17, waarin staat dat van 177 kunstwerken niet bekend is wanneer deze zijn gebouwd. Hij vraagt zich af hoe meerjarig onderhoud kan worden gepland zonder deze informatie.
De heer **Faassen** (50PLUS) waardeert de inspanningen van de provincie, maar merkt op dat de koppeling tussen verkeersveiligheid voor fietsers en het aantal ongelukken mogelijk niet alleen door wegindeling wordt veroorzaakt. Hij pleit ervoor om de rechtstreekse koppeling los te laten en andere oorzaken te bekijken.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt hoe GS de fietspaden van kwaliteit C en D beoordeelt met name omdat de kans op ongevallen daar ook groter is. Hij uit zijn ontevredenheid over het tekort aan elektrische laadpunten voor fietsen en wijst erop dat de kosten 48 procent hoger zijn dan in 2023. Hij vraagt om toelichting op deze kostenstijging.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt naar de verschillen tussen kwaliteitsniveau A en B, zoals vermeld in tabel 3, en wil verduidelijkt krijgen wat de termen 'redelijk verzorgd' en 'verzorgd' inhouden. Hij vraagt ook of de provincie een rol speelt bij elektrische oplaadpunten. Verder vraagt hij of de infrastructuur moet worden aangepast voor zelfrijdend elektrisch vervoer en wat de afschrijving van de kapitaalslastendekking betekent voor het meerjarenperspectief van de provincie. Tot slot wil hij weten wat de financiële impact is op kapitaalgoederen.
De heer **Vonk** (PvdA) uit zijn bezorgdheid over de oplopende kosten en vraagt welke garanties en risicobeperkingen er zijn om deze problemen aan te pakken.

De **voorzitter** geeft woord aan gedeputeerde Olthof voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.
Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat het verschil in kwaliteitsbeheer tussen oevers en wegen voortkomt uit het feit dat oevers risicogestuurd worden beoordeeld, gebaseerd op een schouw. Dit komt door de grote variatie in de aard van oevers, zoals beschoeiingen, natuuroevers en kades. Voor assets wordt overgestapt naar asset- en gebiedsmanagement vanwege de toenemende complexiteit. Standaardisatie van het fundament van bruggen helpt bij het onderhoudsplan, maar is niet hetzelfde als innovatie. De geprinte fietsbruggen worden geëvalueerd.
De impact van uitval van bruggen op vervoer over water wil de gedeputeerde graag technisch beantwoorden. De provincie voert de evaluatie van biodiversiteit uit, waarbij duurzaamheid en kosten worden vergeleken. Duurzaamheid vertegenwoordigt ongeveer drie procent van de totale kosten, terwijl biodiversiteit daar ongeveer een procent van uitmaakt. Circulariteit is het hergebruiken van materialen en dat is economisch model. Sedum dakbedekking is destijds onderworpen aan brede discussie en de resultaten zijn gedeeld en besproken met PS.
Laadpunten worden wekelijks gerealiseerd, maar momenteel zijn er nog geen voorzieningen specifiek voor fietsen. Bij OV-hubs zullen wel voorzieningen gerealiseerd worden voor fietsen. De MRA Elektrisch werkt samen met de gemeenten en de provincie aan de locatie van laadpunten in openbare ruimtes. De locaties voor deze laadpalen zijn altijd gekoppeld aan andere initiatieven zoals benzinestations, OV-hubs of de bebouwde kom. Gedeputeerde **Olthof** stelt voor om op een later moment in te gaan op het herstel van de storingen, na de evaluatie omdat het een breed onderwerp is. De gedeputeerde zegt toe in de komende week een datum te geven voor de behandeling van dit onderwerp.
De kosten van duurzaamheid zijn complex. Op basis van de beschikbare informatie heeft GS een inschatting gemaakt van de kosten, waarbij onderscheid is gemaakt tussen kapitaalslasten, beheer en onderhoud. Gedeputeerde **Olthof** is van mening dat dit een goede inschatting is en dat GS hier de komende jaren mee kan werken. Biodiversiteit mag nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Er wordt aandacht besteed aan gevaarlijke planten en bermen. Bij de 177 kunstwerken zijn onderdelen vervangen en deze zijn dus niet meer volledig origineel. Het meerjarig onderhoud wordt op basis van inspecties gepland.
Fietspaden die nieuw worden aangelegd zijn van A-kwaliteit, de fietspaden van B-kwaliteit voldoen echter wel aan de kwaliteitseisen en het streven is dat dit niveau behouden blijft.
Wat betreft autonoom vervoer, is GS bezig met de ontwikkeling van smart mobility. Gedeputeerde **Olthof** voert gesprekken met autofabrikanten om te onderzoeken wat dit betekent voor de infrastructuur en de aanpassing van wegmarkeringen.
De gedeputeerde erkent de zorgen rondom het financieel meerjarenperspectief en stelt voor om dit onderwerp later te bespreken binnen een bredere financiële context.
Gedeputeerde **Olthof** uit zijn teleurstelling over de manier waarop de heer Van den Berg (JA21) zijn vragen stelt. JA21 heeft in het verleden aangegeven zich zorgen te maken over de weg naar Bergen die onder water stond en over de wateroverlast in de duinen. De gedeputeerde benadrukt dat het Klimaatcalamiteitenteam snel kan ingrijpen en de bestaande teams kan ondersteunen bij dergelijke situaties. Op de vraag van de heer **Van den Berg** waarom een dergelijk team nodig is, legt gedeputeerde Olthof uit dat het nieuwe team is opgezet om sneller te kunnen reageren, dan de

aannemers die ingehuurd worden omdat die afhankelijk zijn van hun planning. Het interventieteam bestaat uit mensen die al werkzaam zijn binnen de organisatie, maar snel kunnen optreden in geval van nood. De resultaten van de inzet van het Klimaatcalamiteitenteam zullen over enkele jaren geëvalueerd worden. De gedeputeerde benadrukt dat op locaties waar fietsen, OV of lopen geen optie zijn de auto ook een rol speelt in het STOMP-principe, waarbij de 'P' staat voor privéauto.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid tot het stellen van vragen in de Tweede termijn.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt wanneer de terugkoppeling over de 3D geprinte bruggen kan worden verwacht.
De heer **Van den Berg** (JA21) uit zijn zorgen over het STOMP-principe, waarbij hij het een slechte ontwikkeling vindt dat de fietsinfrastructuur zoveel aandacht krijgt ten koste van parkeerplekken.
De heer **Faassen** (50PLUS) merkt op dat er weliswaar een directe relatie lijkt te zijn tussen fietsslachtoffers en het onderhoud van fietspaden, maar dat dit niet altijd expliciet wordt benoemd.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt naar de aanpak GS is van de C en D fietspaden die voor gevaarlijke situaties zorgen.
Statenlid **Korzelius** (GL) benadrukt zijn bezorgdheid over de provinciale financiële huishouding op de lange termijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er het komende jaar geen evaluatie van de 3D-geprinte bruggen zal plaatsvinden, maar dat dit wordt gemeld zodra het zover is. De gedeputeerde geeft aan dat naar aanleiding van de bezwaren en opmerkingen is het Klimaatcalamiteiten team nu omgedoopt tot Calamiteiten team, dit is ook aangepast in het NIKG.
In het iMPI staat veel meer andere infrastructuur beschreven dan alleen maar fietstrajecten. Het beeld dat door JA21 wordt geschetst, namelijk dat er te veel focus op fietsen zou zijn, vindt de gedeputeerde niet terecht. Wel erkent gedeputeerde **Olthof** dat het aantal fietsen toeneemt door verschillende factoren. Ten aanzien van de fietspaden in gebieden C en D wijst Olthof erop dat de aanpak hiervan deel uitmaakt van het iMPI.

Omdat JA21 aangeeft een motie te willen indienen, concludeert de **voorzitter** dat dit agendapunt als bespreekstuk naar PS gaat.

7.b Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi)

Toelichting: De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) geeft inzicht in het presteren van de provinciale wegen en fietspaden en signaleert knelpunten. Het helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringen die bijdragen aan een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. Deze knelpunten worden

opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025 (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur bespreken. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

De **voorzitter** geeft woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.
De heer **Bonekamp** (Volt) waardeert de aanpak en ziet het stuk als een goede start voor het prioriteren van verkeersveiligheidsvraagstukken. Hij vraagt of er naast de genoemde dertien projecten nog andere zijn die GS vanwege de verkeersveiligheid onder de aandacht wil houden. Daarnaast spreekt hij zijn verbazing uit over het feit dat de N206 niet wordt geprioriteerd, terwijl deze weg op nummer twintig staat op de lijst van verkeersveiligheidsrisico's. Volt zal hier tijdens de behandeling van het iMPI op terug komen.

Mevrouw **Vroom** (D66) wijst erop dat uit het stuk blijkt dat elke factor even zwaar meetelt in het afwegingskader, maar dat er vooral nadruk ligt op de indicatoren verkeersveiligheid van weg en fiets en een gezonde leefomgeving. Ze is benieuwd naar de prioriteiten van de gedeputeerde en vraagt waarom er is gekozen om verkeersveiligheid te splitsen, terwijl dat niet het geval is bij de andere factoren. Ze wil ook weten welke rol de mobiliteitsladder speelt binnen het iNHi en waarom stikstofreductie niet als randvoorwaarde is opgenomen, zoals dat bij ontsnippering van de natuur wel is gedaan. Daarnaast vraagt mevrouw **Vroom** naar het hergebruik van materialen bij nieuwe projecten en hoe innovatie hierbij wordt ingezet. Ze mist in het stuk een duidelijke prioritering van de keuzes. D66 pleit ervoor om stikstofreductie zwaarder mee te laten wegen en om meer aandacht te geven aan innovatie en duurzame investeringen zoals ook in het NIKG.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt aandacht voor het plan van de Westfriese Bedrijvengroep, dat gaat over de herinrichting van het gebied rondom de Houtribdijk tussen Enkhuizen en Lelystad. De belangrijkste infrastructurele aanpassing betreft het gedeeltelijk omleggen van de Houtribdijk. Hij vraagt of de portefeuillehouder bekend is met dit plan en indien dat het geval is, of hij het plan zou willen delen met de commissie zodat het op een later moment besproken kan worden. Verder vraagt de heer **Dijk** naar de stand van zaken rondom de kruising van de Wadweg en Waardpolderhoofdweg, waar een tragisch ongeval heeft plaatsgevonden. Hij wijst erop dat hierover niets is terug te vinden in het iNHi.

De heer **Vonk** (PvdA) kan instemmen met het stuk en waardeert de nieuwe prioriteiten die zijn opgenomen in het prioriteitenprogramma met een doorkijk naar de periode van 2028 tot 2031. Hij vraagt zich echter af of het college niet verder vooruit zou moeten kijken, bijvoorbeeld tot 2040 of 2050. Hij wil graag weten of de gedeputeerde zijn visie op deze langere termijn kan delen. De heer **Vonk** vraagt ook waarom in het coalitieakkoord onderscheid wordt maakt tussen Noord-Holland Noord (NHN), met een focus op autoverkeer en Noord-Holland Zuid (NHZ), met een focus op OV.

Hij wil weten of het college hiermee het STOMP-principe loslaat. Daarnaast wijst de heer **Vonk** op de afwegingskaders, waaronder stikstof. Hoe reageert het college op de recente ontwikkelingen rondom stikstof in relatie tot het infrastructuurbeleid van de provincie? Ten slotte vraagt hij of het college binnen dit beleid aandacht heeft voor de leefomgeving, leefbaarheid en de overlast die het verkeer in woonwijken veroorzaakt.

De heer **Boer** (VVD) vraagt of de gedeputeerde een toelichting kan geven op het afwegingskader en de doorstroming van het autowegverkeer. Hij vraagt waarom de N197 in Zuid-Kennemerland en IJmond niet is opgenomen bij de nieuwe trajecten in het iNHi. Daarnaast stelt hij een vraag over de N307 (Enkhuizen-Houtribdijk) en de wens van ondernemers in Noord-Holland en het economisch forum om de aansluiting van dit traject te verbeteren. Hij vraagt de gedeputeerde om de status van dit traject toe te lichten.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt dat het goed is dat verkeersveiligheid hoog in het vaandel staat, maar onderschrijft ook de vraag van D66 over de focus en ondersteunt de inbreng van Volt over de N206.

De heer **Kes** (SP) vraagt hoe het afwegingskader precies wordt gevormd. Hij wil weten hoe GS tot de verdeling komt en hoe dit proces werkt.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt het belangrijk om te kijken naar de impact van de economische ambities op verschillende wegen en is positief over het feit dat de vaarwegen ook een plek krijgen in de plannen. Ze vraagt of PS hiervan op de hoogte kan worden gehouden.

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

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het iNHi is bedoeld om een analyse te maken van de locaties waar de grootste knelpunten zich voordoen. Wanneer een knelpunt hoog scoort in het iNHi, wordt het vervolgens opgenomen in het iMPI, zodat onderzocht kan worden op welke manier het knelpunt kan worden opgelost.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de verkeersveiligheidsindicatoren een weerspiegeling zijn van de prioriteiten van dit college. Hij merkt op dat een andere coalitie wellicht andere accenten zou leggen. Verkeersveiligheid scoort hoog in de afwegingen, en deze keuzes zijn gemaakt tijdens gezamenlijke sessies waarin is bepaald wat PS belangrijk vindt.

Tijdens een interruptie vraagt de heer **Van den Berg** (JA21) aandacht voor het prioriteren van veiligheidsverbeteringen op de plekken waar dit het meest dringend nodig is. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat hij er alles aan doet om het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland te verminderen. Hij erkent echter dat, hoewel verkeersveiligheidsoplossingen in veel gevallen mogelijk zijn, er trajecten zijn waar nog geen oplossing voorhanden is zoals bij de N206. Daarnaast wijst de gedeputeerde op de impact van stikstofuitstoot bij de aanleg van wegen. Dit kan op sommige trajecten vertraging veroorzaken vanwege de stikstofproblematiek. De natuur is als randvoorwaarde meegenomen, waarbij wordt gekeken naar mogelijke meekoppelkansen, zoals de aanleg van faunapassages. Dit is onderdeel van het bestaande beleid. Gedeputeerde **Olthof** heeft op woensdag 18 september een overleg met ondernemers over de Houtribdijk. Dit overleg betreft een breed gebiedsplan. Hoewel er bij calamiteiten soms problemen ontstaan, wordt de Houtribdijk niet beschouwd als een knelpunt in de infrastructuur. Daarom is de Houtribdijk niet opgenomen in

het iNHi, omdat deze niet voldoet aan de criteria die voor het iNHi zijn vastgesteld. Bij de situatie rondom de Wadweg en de Waardpolderhoofdweg zijn er al enkele quick wins uitgevoerd. Momenteel worden de effecten daarvan gemonitord. Zodra de resultaten bekend zijn, zal de gedeputeerde deze met de commissie delen.

Aangaande de strategische visie voor 2040-2050, legt de gedeputeerde uit dat het huidige college keuzes maakt voor de huidige termijn, maar na de verkiezingen van 2027 wordt het nieuwe college de ruimte geboden om nieuwe afwegingen te maken voor de volgende termijn. Dit verklaart waarom de huidige tijdspanne korter is, hoewel er wel degelijk een langetermijnvisie bestaat.
In Noord-Holland Zuid (NHZ) maken meer mensen gebruik van het OV, terwijl in Noord-Holland Noord (NHN) meer mensen zijn aangewezen op de auto.
Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat de N197 in het verleden op de lijst stond voor verbetering van de doorstroming. De uiteindelijke score van een traject wordt bepaald door de optelsom van de scores op verschillende onderdelen, gebaseerd op de indicatoren. De combinatie van deze verschillende indicatoren bepaalt uiteindelijk de eindscore. De heer **Boer** (VVD) vraagt om een nadere uitleg over de N197 en de systematiek achter de scorebepaling. Hij verzoekt de gedeputeerde om een schriftelijke toelichting. Gedeputeerde **Olthof** stemt hiermee in. Wat betreft de verdere ontwikkeling van projecten, zegt gedeputeerde **Olthof** toe om Provinciale Staten op de hoogte te houden van toekomstige nieuwe trajecten.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt als hamerstuk naar PS kan.

8 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart, OV-Knooppunten)

Er zijn geen rondvragen binnengekomen.

9 Sluiting

De **voorzitter** schorst de vergadering om 23.15 uur. De overloopvergadering vindt donderdag 12 september plaats.

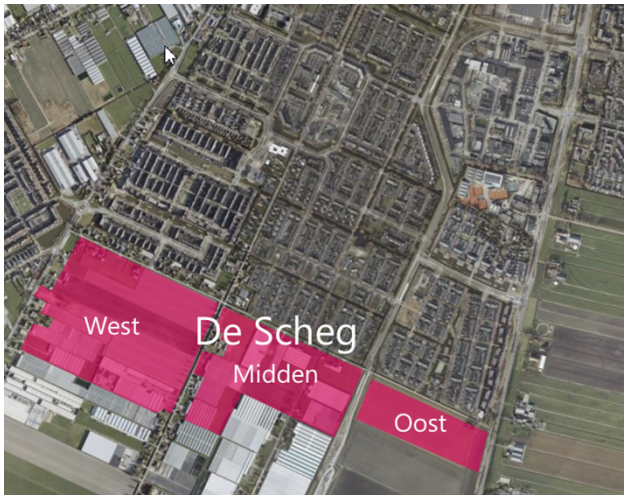
Informatie i.v.m. het inspreken bij de Provincie Noord Holland Maandag 9 september 2024

Wij zijn van de **Bewonersgroep Ontsluit Scheg Anders uit Amstelveen**. Wij vertegenwoordigen meer dan 100 bewoners in Westwijk Amstelveen, wiens huizen aan de voorgenomen verlengde Hammarskjöldsingel liggen.

Wij vragen **uw hulp voor het opstarten van alternatieven onderzoek met de gemeente Amstelveen**, in verband met de keuze die in 2013 is gemaakt over de ontsluitingsweg voor De Scheg door onze woonwijk Westwijk. Ons doel is om een meer verantwoorde ontsluitingsweg voor de 2 nieuwbouwwijken de Scheg West en Midden gerealiseerd te krijgen.

Wij richten ons tot u omdat er **gemeentegrens overschrijdende aspecten zitten aan de ontsluitingswegen voor De Scheg.** We hopen dat u zich ook over de wijze waarop de besluitvorming over het verkeersplan tot stand is gekomen een mening kunt vormen en kunt helpen met onderzoek naar andere, verkeersveiligere ontsluitingswegen. Wij menen daarnaast ook dat de wijze waarop de gemeente omgaat met de besluitvorming rond de 11 jaar geleden bedachte drukke ontsluitingswegen door onze woonwijk **op gespannen voet staat met de Algemene beginselen van Behoorlijk Bestuur,** zoals ook verwoord door onze juridische vertegenwoordigers in onze zienswijzen van januari 2024 voor de Scheg Midden, waarop wij nog geen reactie van de gemeente Amstelveen hebben ontvangen.

De wijk De Scheg bestaat uit drie delen, De Scheg Oost, West en Midden, gelegen ten zuiden van de bestaande Westwijk. Bestemmingsplan Scheg Oost is al vastgesteld en zal worden ontsloten op de provinciale Bovenkerkerweg (N521) , toestemming daarvoor is bij de Provincie Noord Holland aangevraagd. Het bestemmingsplan De Scheg West is in oktober 2023 door de gemeenteraad vastgesteld, maar hier lopen nog beroepsprocedures bij de Raad van State in verband met de gekozen ontsluitingsweg, die uitsluitend via de bestaande wijk, de straat Weldam in Westwijk gaat. De Scheg Midden wordt door de gemeenteraad behandeld in oktober 2024. Die ontsluiting gaat uitsluitend via de verlengde Hammarskjöldsingel in Westwijk.



Onze bewonersgroep vraagt u of u de ontsluiting voor autoverkeer van De Scheg West en Midden via de provinciale wegen de Legmeerdijk (N231) en via de Bovenkerkerweg (N 521) kunt laten onderzoeken.

Om de verkeersdrukte in de Westwijk niet nog verder te laten oplopen en verkeersveiligheid voor kinderen (bij basisscholen en bij tramhaltes) te waarborgen, willen we dat de gemeente kiest voor een oplossing die niet dwars door onze bestaande woonwijk gaat, maar gebruik maakt van de 2 provinciale wegen die langs die nieuwe De Scheg wijken lopen, te weten de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg. Daarnaast zou de gemeente, conform Rijksoverheidsbeleid, het gebruik van fietsen (als actieve, gezonde, duurzame en ruimtebesparende mobiliteit) kunnen stimuleren en autoverkeer voor korte afstanden in woonwijken kunnen ontmoedigen.

Onze bezwaren tegen de gekozen ontsluitingswegen richten zich op de volgende aspecten:

Onvolledig onderzoek | te kleine rol leefbaarheid en verkeersveiligheid in de aanpalende wijk Westwijk

- De gemeenteraad en de bewoners werden sinds 2013 onterecht voorgehouden dat de Provincie geen ontsluiting op de Legmeerdijk en Bovenkerkerweg zou willen.
  Onze bewonersgroep heeft in 2023 een WOB verzoek ingediend om dit standpunt van de Provincie in te kunnen zien, maar dat resulteerde in een aantal geanonimiseerde documenten die hierover geen duidelijkheid verschaften. Wij hebben ons hierna tot de Provincie gericht en dit resulteerde in een gesprek met twee beleidsadviseurs. Tijdens dit gesprek werd ons bevestigd, dat de gemeente inderdaad nooit ontsluitingsmogelijkheden op de provinciale wegen heeft aangevraagd aan de Provincie. De gemeente had, vanuit haar bestuurlijke verantwoordelijkheid en in het kader van de leefbaarheid (geluidsluwte en beperken fijnstof) en de verkeersveiligheid, óók ontsluiting op de provinciale wegen moeten onderzoeken en moeten aanvragen bij de Provincie.

Onverantwoordelijke afweging | gevaarlijk ondiepe aardgastransportleiding

- De verlengde Hammarskjöldsingel (de ontsluitingsweg voor De Scheg West en Midden) is gepland op een hogedruk gasleiding die het gastransport tussen Amstelveen en het gebied ten zuiden daarvan verzorgd.
  Onze bewonersgroep was bij een raadsdebat aanwezig toen de gemeenteraadsleden door een ambtenaar werd voorgehouden dat deze gasleiding ter plekke op 18 meter diepte ligt en dat er derhalve geen gevaar is om er een weg over aan te leggen. Dit bleek een grove misleiding te zijn want ons is bekend dat op de meest gevaarlijke plek, daar waar de weg langs een hoogspanning transformatorhuis van de tram gaat, de gasleiding slechts 90 centimeter diep ligt. Door andere experts wordt ontraden om daar een weg over aan te leggen. De gemeente ontkent dit niet maar houdt vast aan haar plan.

Onvolledige afweging | ecologische belangen onderbelicht

- De groenstrook waar de verlengde Hammarskjöldsingel op gepland is, is een Stedelijke Ecologische Verbindingszone en behoort tot de Hoofdgroenstructuur. Het aanleggen van deze weg zorgt ervoor dat deze verbindingszone voor dieren onderbroken wordt. De gemeente heeft gesteld dat dit gecompenseerd wordt doordat er boompjes geplant worden in de nieuwe wijk. Er worden altijd boompjes geplant in een nieuwe wijk, dus van compensatie is geen sprake. Groenbehoud in woonwijken en ecologische

verbindingszones in stand houden, zijn van cruciaal belang voor biodiversiteitsherstel voor planten en dieren. Het aantal bijen, vogels en vlinders neemt nu al verontrustend fors af.

- En vanuit overheidswege zijn er ook klimaat adaptieve maatregelen die gemeenten dienen te nemen, i.v.m. de klimaatverandering, voor wateropvang, waterberging en tegen hittestress. Het opofferen van een groenstrook voor asfalt, doet hittestress verder toenemen en zorgt voor meer wateroverlast in Westwijk bij hoosbuien, zoals straten in Westwijk die in mei 2023 blank stonden.

Onvolledig onderzoek | mobiliteit en verkeersveiligheid onderbelicht

- Rapporten van Independer laten zien dat Amstelveen één van de gemeentes is die zeer slecht scoort op het gebied van verkeersveiligheid. En ook in dit dossier kiest de gemeente voor de gevaarlijkste manier van ontsluiting : 2 drukke ontsluitingswegen door onze woonwijk, zonder dat woon-werkverkeer rechtstreeks naar de provinciale wegen kan. Er is geen mobiliteitsplan gemaakt, hetgeen volgens mensen uit het vak van CROW in dit soort gevallen wel nodig is. Het in opdracht van gemeente opgestelde verkeersonderzoek bevat vele eenvoudig te weerleggen en onjuiste cijfers; de conclusie dat de geplande ontsluiting door onze woonwijk Westwijk veilig is, wordt door ons dan ook niet gedeeld. Het nieuw te creëren kruispunt bij de tramhalte Westwijk waar 4.700 verkeersbewegingen per etmaal zullen komen, is zelfs niet eens onderzocht in deze verkeersrapportages. Wij hebben de gemeente gevraagd om een onafhankelijk verkeersonderzoek als second opinion, alsmede om een verkeersveiligheidsaudit en hopen dat ook u daar bij de gemeente op aan kunt dringen.

Kunt u zich s.v.p. buigen over onze zorgen over bovengenoemde feiten en onjuistheden? We roepen u op de bestuurders van de gemeente Amstelveen te vragen de verkeersplannen te heroverwegen en serieus alternatieven onderzoek te doen, in overleg met u. Wij hebben sinds 2015 herhaaldelijk gevraagd of ontsluitingsmogelijkheden naar de provinciale wegen konden worden onderzocht, maar wij worden niet gehoord. De ene keer waren we “te vroeg” met onze verzoeken om een andere ontsluitingsweg te onderzoeken : “De Scheg kent haar eigen procedure” staat in de Nota van Beantwoording Opstelterrein trams in 2016, de andere keer waren we “te laat” met onze verzoeken en werd ons door de wethouder gezegd, “we hadden eerder van jullie willen horen”.

De gemeente is al die tijd vast blijven houden aan een in 2013 bedacht verkeersplan terwijl **zeer veel omstandigheden ondertussen gewijzigd zijn:**

- **Het geplande aantal woningen in De Scheg** is sinds 2013 meer dan verdubbeld zelfs bijna verdriedubbeld: van 418 – 664 woningen voor 3 deelgebieden De Scheg Oost, Midden en West in 2013, naar 1.250 woningen in 2023 voor 2 deelgebieden West en Midden,

- **Het aantal verkeersongelukken in Amstelveen is nog altijd zeer fors aan het stijgen** , laatste jaar zelfs met 19,1% t.o.v. 2022, terwijl er vanuit de Rijksoverheid een Strategisch Plan Verkeersveiligheid is . De Rijksoverheid vraagt met dit SPV aan gemeenten om actief inspanningen te doen om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030 en

naar nul terug te brengen in 2050. De gemeente Amstelveen slaagt er echter nog steeds niet in het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Verkeersveiligheid van de nieuw aan te leggen wegen zal “achteraf gemonitord” gaan worden als de ontsluitingsweg er ligt, beloofde de wethouders oktober vorig jaar aan de raadsleden bij de stemming op het Bestemmingsplan De Scheg West, maar wij vragen de verkeersveiligheid vóóraf mee te nemen in het besluitvormingsproces. Vooral gezien de forse stijging van de ongelukken in onze gemeente en de 3 zeer ernstige ongelukken met fietsers in Amstelveen met 3 keer een trauma helikopter in 3 weken tijd eind 2023: een reanimatie van een fietser ter plekke en een operatie van een fietser ter plekke na het ongeluk met een vrachtwagen. De forse stijging van het aantal verkeersslachtoffers zoals in Amstelveen zal pas naar een daling en halvering kunnen worden omgebogen als onze gemeente verkeersveiligheid vóóraf gaat meenemen in het besluitvormingsproces. En in dit geval betekent dat dat eerst zal moeten worden onderzocht of de ontsluitingswegen naar de provinciale wegen kunnen, zodat de openbare ruimte in Westwijk veilig blijft, i.p.v. achteraf de verkeersweg zo veilig mogelijk proberen te maken. Het gaat over mensenlevens en ernstig gewonde kinderen, tieners, jongeren, ouderen, alle inwoners van Amstelveen, want verkeersongevallen zorgen naast het persoonlijk leed ook voor hoge maatschappelijke kosten,

- **Het aantal fietsers en voetgangers is enorm toegenomen**. Ook is het fietsverkeer door gebruik e-bikes veel sneller en daardoor gevaarlijker geworden. Steeds grotere auto’s en bestelbusjes zorgen voor gevaarlijke situaties en de vele ongelukken in Amstelveen.

Wij constateren dat de wijze waarop de gemeenteraad wordt geïnformeerd **om sinds 2013 besluiten te nemen over de verkeersweg onjuist is geweest en daardoor bewust misleidend is wat betreft:**

- **dat er geen alternatieven voorhanden zouden zijn** (Ontwikkelstrategie Scheg Noorder Legmeerpolder 2013, pagina 23), maar alternatieven zijn er wel maar die zijn niet op tijd onderzocht, deze zijn pas onderzocht nadat de stedenbouwkundige plannen West in 2021 waren gepresenteerd. Terwijl verkeersveiligheid vooraf meegenomen had kunnen worden en alternatieven onderzocht hadden moeten worden

- **dat de Provincie in 2013 ontsluiting op de 2 provinciale wegen “niet wenslijk” zou vinden** (Nota’s van Beantwoording Opstelterrein Trams, 2016) en ontsluiting op de provinciale wegen zou “**hebben ontraden”** (Ontwikkelstrategie 2013 pagina 23), maar het is niet officieel gevraagd aan de Provincie

- **dat de aardgastransportleiding waar de verkeersweg op gepland is, op een veilige diepte van 18 meter** (informatie van de ambtenaren aan raadsleden in december 2022) **of 14 meter** (Ontwerp Bestemmingsplan De Scheg Midden) **zou liggen**, terwijl ten eerste: de gasleiding slechts op 0,9 meter ligt bij het GVB transformatorhuis, ten tweede: er een negatief advies is (van de Prevent Advies Groep bij het Voorontwerp Bestemmingsplan De Scheg Midden) voor het bouwen van een verkeersweg op de gasleiding en ten derde (zie brief 30 september 2022 Veiligheidsregio Amsterdam – Amstelland): “de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen (zeer) klein is, maar een

ongeval is niet onmogelijk". "Fakkelbrand: Door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden kan een breuk in de ondergrondse aardgasleiding ontstaan". Deze (mogelijke) gevaren zijn extra belangrijk omdat de gemeente er nog steeds **ten onterechte** van uit gaat dat de gasleiding op een veilige diepte van 14 meter zou liggen, terwijl de gasleiding slechts op 0,9 meter diepte ligt bij het GVB transformatorhuis. Wij hebben deze onjuiste diepte in januari 2023 per mail doorgegeven aan wethouders en raadsleden, maar ook hierin zijn wij niet gehoord, want de diepte staat alsnog fout vermeld in het nu voorliggende Ontwerp Bestemmingsplan De Scheg Midden.

- **dat een extra ontsluiting op de Legmeerdijk zou worden onderzocht (zie Ruimtelijk Raamwerk 2020) door forse vergroting van het plangebied,** maar dat is niet op tijd onderzocht en is dus niet meegenomen in de besluitvorming over de verkeersweg. Pas nadat de Stedenbouwkundige plannen De Scheg West waren gemaakt in 2021, is voor het eerst in 2022 een verkeersonderzoek gedaan met onderzoek naar die extra ontsluiting of die wel of niet nodig was. De beslissing om geen extra ontsluiting op de Legmeerdijk uit te voeren, was al eerder, in 2021, genomen. De raadsleden stonden en staan voor een voldongen en reeds eerder gemaakte keuze, er is maar 1 mogelijke ontsluitingsweg: de in 2013 bedachte verlengde Hammarskjoldsingel naar Weldam.

Het gemeentebestuur lijkt samen op te trekken met de project ontwikkelaars en cruciale beslissingen (over de verkeersveiligheid, belang groene, veilige, gezonde leefomgeving) aan de projectontwikkelaars over te laten. Dat de gemeente letterlijk en figuurlijk aan de kant staat van de project ontwikkelaars, hebben we 30 juli jl. zelf waargenomen tijdens de behandeling van het bestemmingsplan van De Scheg West bij de Raad van State.
Het zou ons inziens niet zo mogen zijn dat de belangen van **enkele projectontwikkelaars** die geen ruimte voor een verkeersweg willen afstaan, ten koste gaan van de (verkeers)veiligheid en groene, gezonde leefomgeving van **vele bewoners**. Wij vragen u daarom nu dringend om hulp om het alternatieven onderzoek en overleg tussen de Provincie en de gemeente alsnog zo snel mogelijk op te starten . Zoals dat ook voor nieuwbouwwijk Buitenveen in Aalsmeer is gedaan, die ontsluiting op diezelfde Legmeerdijk komt er ook na overleg met de Provincie.

Als bewonersgroep hebben we duidelijk gemaakt dat de verlengde Hammarskjöldsingel niet eens mogelijk is wat de ruimte betreft. De gemeente heeft toen een visualisatie opgesteld om aan te tonen dat het wel past. Hiernaast treft u daar een uitsnede aan van een foto uit dat document, waaruit volgens ons juist blijkt dat het niet past. Op de foto is te zien dat deze voertuigen vlak langs het GVB transformatorhuis rijden en 90 centimeter onder dit asfalt bevindt zich de gastransportleiding. Duidelijker kunnen wij het niet maken.

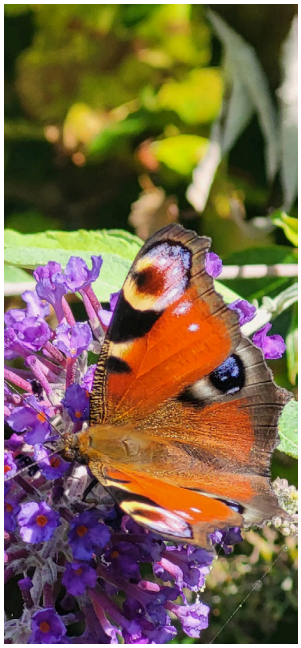


Wij beschikken over veel documentatie om bovengenoemde feiten en onjuistheden te onderbouwen en willen graag met u in gesprek hierover.

De tijd dringt: als er eenmaal een besluit is voor het bestemmingsplan de Scheg Midden, start de gemeente met bouwrijp maken en het aanleggen van de verkeersweg op de groenstrook en dan is de groenstrook weg , voor ons en voor toekomstige generaties.

Ons overleg met de Gemeente verloopt sinds 2015 stroef; wij vragen daarom nu uw hulp om de vertegenwoordigers van de gemeente Amstelveen te bewegen, om samen met u een alternatieven onderzoek te doen, om ook de openbare ruimte in ons gedeelte van Westwijk groen, leefbaar en (verkeers)veilig te houden, net zoals dat voor de Scheg wordt voorzien. Wij vinden dat bestaande bewoners ook recht hebben op behoud van een leefbare, groene en veilige omgeving!









HET VEREIST ACTIE EN INZET OM DEZE MOOIE EN GEZONDE NATUUR IN WESTWIJK TE BEHOUDEN ❤

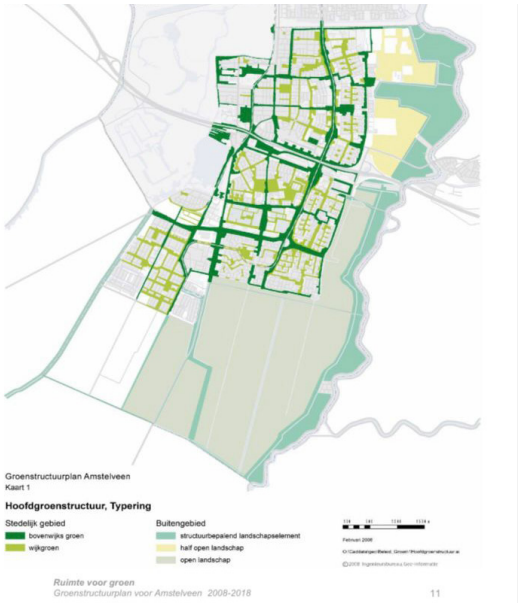


BELANG BEHOUD GROENSTROOK IN WESTWIJK VOOR PLANTEN, DIEREN, WATEROPVANG EN TEGEN HITTESTRESS. VOOR NU EN TOEKOMSTIGE GENERATIES.





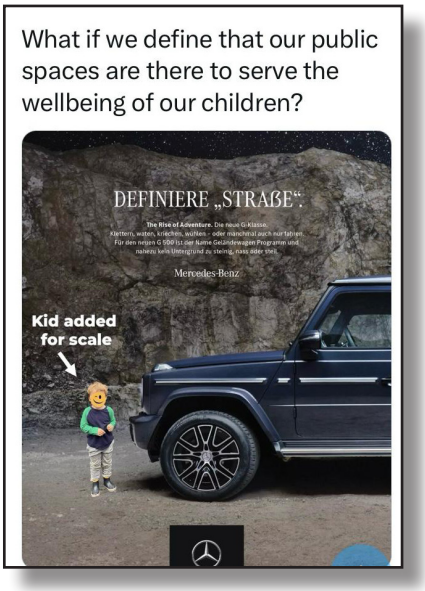


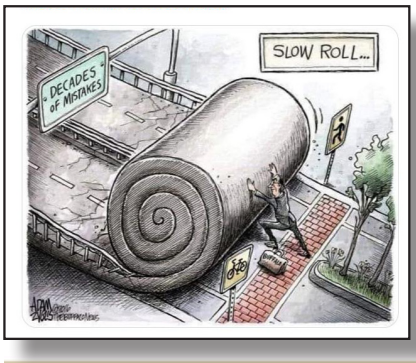








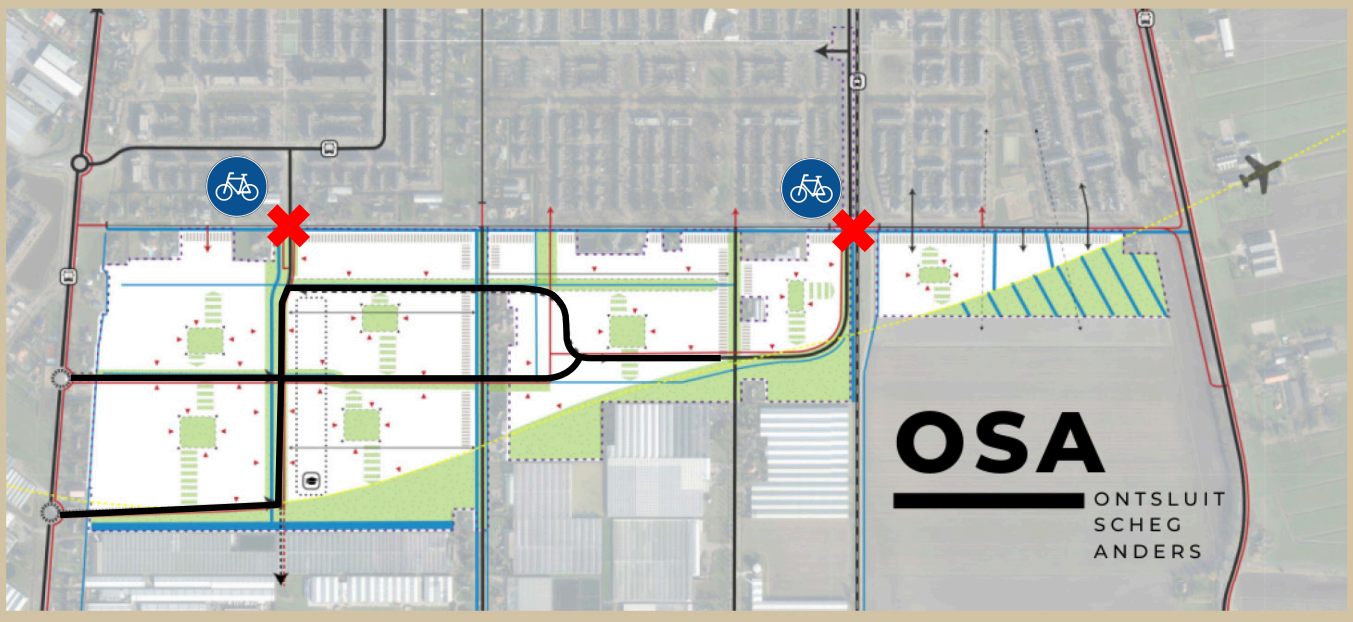




BELANG VEILIGE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE VOOR (SCHOOLGAANDE) FIETSERS EN VOETGANGERS

Ruimtelijk Raamwerk De Scheg (2020)

Mede n.a.v. verschuiving 20 Ke contour en vergroting plangebied.



Planverbeelding Ruimtelijk Raamwerk

ONZE HULPVRAAG AAN U:

Alternatieven onderzoek i.v.m. gewijzigde omstandigheden :

1. **Forse vergroting plangebied De Scheg**
2. **Forse toename aantal verkeersongevallen in Amstelveen: + 19,1% (Independer 2024)**
3. **Onjuiste voorlichting dat de provincie ontsluiting zou hebben “ontraden” (2013) en “niet wenselijk” zou vinden (2015)**









AMSTELVEENZ

In 2050

Gordon tot slot: 'Voor veel mensen is hittestress nog een ver van mijn bed-show, maar het komt toch al aardig dichtbij. Ik wil niet dat ze hier in 2050 zeggen: wat hebben ze toen stomme dingen gedaan, hadden ze niet beter kunnen nadenken over klimaatverandering en de hitte?,' besluit Gordon.



VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID DIENEN VOORAF TE WORDEN MEEGENOMEN IN HET BESLUITVORMINGSPROCES I.P.V. *"ACHTERAF TE LATEN MONITOREN"*.





OSA
ONTSLUIT
SCHEG
ANDERS





Inspreken Provincie 9 september 2024

Mijn naam is Ron Roest en ik vertegenwoordig de Bewonersgroep Ontsluit Scheg Anders uit Amstelveen. Bij de groep zijn meer dan 100 bewoners aangesloten. Via deze inspraak mogelijkheid vragen wij uw steun omdat wij ons ernstige zorgen maken over de consequenties van de keuze door onze Gemeente uit 2013 voor de ontsluitingsweg voor de Scheg Midden.

Ons doel is om een meer verantwoorde ontsluiting gerealiseerd te krijgen.

Wij richten ons tot u omdat er gemeentegrens overschrijdende aspecten aan de realisatie van de ontsluiting van de nieuwe woonwijken zitten. Wij menen ook dat de besluitvorming over de verkeersweg op gespannen voet staat met de Algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dit is ook verwoord door onze juridische vertegenwoordigers in onze zienswijzen van januari 2024 voor de Scheg Midden. Hierop hebben wij overigens nog geen reactie van de Gemeente ontvangen.

Onze bezwaren richten zich op de volgende punten:

1. Allereerst is sinds de voorgenomen besluitvorming in 2013 de situatie veranderd. De gemeente houdt desondanks stug vast aan toendertijd bedachte ontwerpen qua ontsluiting . Essentieel is daarbij dat het geplande aantal woningen in de Scheg sinds 2013 bijna verdriedubbeld is van 418-664 naar 1250 en zo ook het aantal verkeersbewegingen.

2. Wij constateren ook dat de wijze waarop de Gemeenteraad geïnformeerd is om besluiten te nemen bewust misleidend is. Ook wij als (vertegenwoordiging van de) bewoners worden misleid door tegenstrijdige communicatie tussen 2015 en 2024 met loze beloftes, fictieve participatie en stellingen als: “de Provincie wil geen ontsluiting op N-wegen” en “u bent te vroeg met uw bezwaar (2015 en 2018)” en “u bent te laat met uw bezwaar” (2022).

3. De gemeente had vanuit haar bestuurlijke verantwoordelijkheid en in het kader van de leefbaarheid, geluidsoverlast, fijnstof en verkeersveiligheid, ontsluiting op de provinciale wegen moeten onderzoeken en kunnen aanvragen bij de Provincie. Dat is niet gebeurd

4. De nieuwe verkeerssituatie is onveilig. Het ontwerp van de nieuwe ontsluitingsweg deugt niet. De door de gemeente opgeleverde visualisatie toont al aan dat er niet voldoende ruimte is voor een veilige weg. Tevens hebben wij bedenkingen bij de gebruikte data voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen. Als gevolg hiervan zullen de statistieken van Amstelveen als verkeersonveilige gemeente verder verslechteren. De Gemeente wil achteraf de verkeersituatie aanpassen. Dat is onacceptabel

5. De verlengde Hammarskjöldsingel is gepland op een hogedruk gasleiding die het gastransport tussen Amstelveen en het gebied ten zuiden daarvan verzorgd. Deze ligt op een groot deel niet 18 meter onder het maaiveld maar slechts 90 cm

6. Het verwijderen van de groenstrook, behorende tot de Hoofdgroenstructuur zorgt voor hittestress en afname van waterberging en ook neemt de ecologische diversiteit af. Zoals u weet is het belang van groen in de afgelopen jaren alleen maar toegenomen maar de gemeente wil juist de bestaande groenstrook weghalen en vervangen door asfalt en beton

De Gemeente wil het bestemmingsplan de Scheg Midden met een extra toevoeging voor de verlengde Hammarskjöldsingel zo snel mogelijk doorvoeren. Dit besluit moet begin oktober bekrachtigd worden door de Gemeenteraad.

Wij beschikken over veel documentatie om bovengenoemde feiten en onjuistheden verder te onderbouwen. Helaas verloopt het overleg met de gemeente erg stroef. Onze bewonersgroep vraagt u concreet of u kunt laten onderzoeken of de ontsluiting voor autoverkeer van de Scheg West en Midden via de provinciale wegen de Legmeerdijk (N231) en de Bovenkerkerweg (N521) kan gaan. Tevens willen we dat de gemeente het gebruik van fietsen stimuleert conform Rijksoverheidsbeleid en autoverkeer voor korte afstanden ontmoedigt, door enkel een verbreed fietspad aan te leggen.

De tijd dringt: Als er eenmaal asfalt ligt, dan is de groenstrook weg en is er geen weg terug. Zoals een wethouder al eerder zij: “ ik wil niet dat ze hier in 2050 zeggen, wat hebben ze toen stomme dingen gedaan, hadden ze niet beter kunnen nadenken over klimaatveranderingen en hitte!”

Wij vinden dat bestaande bewoners ook recht hebben op een leefbare, groene en veilige omgeving!

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	17 juni 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	Mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

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

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.00 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom. De heer **Kes** (SP) meldt dat de heer Dijksen, mevrouw Bouhlel vervangt bij haar afwezigheid. De voorzitter geeft aan dat voor deze vergadering de uitloopvergadering op donderdag 20 juni noodzakelijk is. Voor de vergadering van donderdagavond is een rondvraag ontvangen. Het inspreekhalfuur is verplaatst naar de uitloopvergadering. Voor vanavond zijn er vier insprekers bij agendapunt 7.a. In de volgende commissievergadering in september komt het Ruimtelijk voorstel dat besproken is op 15 april jl. als A- stuk terug. De **voorzitter** stelt voor dat de ambtenaren voorafgaand aan de commissievergadering waarin het voorstel zal worden besproken, kort een extra toelichting zullen geven op het gevolgde proces. De commissie stemt in met het voorstel van de voorzitter. Mevrouw **De Boer** (PvdA) heeft een punt van orde: zij vraagt of afgesproken kan worden dat tijdens de vergadering geen foto's worden gemaakt die op social media worden geplaatst. De commissie stemt hiermee in.

2 Vaststelling van de agenda's , het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen

De agenda en het verslag worden zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst met moties en toezeggingen wordt vastgesteld net als de strategische agenda.

3 A-agenda Financiën

3.a Jaarstukken 2023 Provincie Noord-Holland (A-agenda alle commissies)

Toelichting: In de jaarstukken leggen GS verantwoording af over het gevoerde beleid en de provinciale baten en lasten in 2023. Voor de controlerende rol van Provinciale Staten is het van belang dat de Statencommissies elk vanuit de vakinhoudelijke invalshoek de jaarstukken bespreken. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de commissie Bestuur en haar subcommissie de Rekeningencommissie. De bevindingen van de Rekeningencommissie van 3 juni jl. zullen ter kennis worden gebracht aan de commissie Bestuur.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten (PS) adviseren over de verantwoording en de kwaliteit van de behaalde resultaten opgenomen in de jaarstukken 2023 die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie Ruimte. Het verslag van deze vergadering zal als advies aan PS worden gestuurd.

De **voorzitter** geeft de commissieleden het woord over de jaarstukken 2023.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of de tunnelveiligheidsbeambte, die momenteel is aangesteld bij de sector Kabinet van GS, niet beter in samenwerking met meerdere provincies kan worden ingezet, gezien de jaarlijkse kosten van honderdtwintigduizend euro. Zij vraagt of GS de boekwaarde van één euro van de grond bij Ronde Hoep zoals genoemd op pagina 177, kan duiden.

De heer **Bonekamp** (Volt) vindt de vierenveertig miljoen die wordt overgehouden door onderbesteding problematisch. Alhoewel de drie komma vier miljoen extra opbrengsten vanwege de verhuizing van het LeasePlan-wagenpark naar Noord Holland een meevaller is, had deze hoger kunnen uitvallen als Noord Holland niet de laagste opcenten van Nederland had. De miljoenen die overblijven bij OV-concessies vanwege personeelstekort zijn wat Volt betreft weinig positief. Graag hoort Volt waar GS de drie komma acht miljoen onderbesteding op het OV voor gaat gebruiken. Bij de ondersteuning van gemeenten op zevenentwintig OV-knooppunten, is bij slechts twee knooppunten subsidie aangevraagd waarvan er één is toegekend. Had de onderbesteding hier niet voor gebruikt kunnen worden of mogelijk een andere subsidieregeling in het ambtelijk domein? Volt hoort graag of GS een faciliterende rol voor zichzelf ziet om gemeenten te helpen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft een aantal vervolgvragen op de technische vragen. In het antwoord op de vraag over het convenant toekomstbestendig bouwen staat dat er nog geen evaluaties zijn geweest en dat het initiatief bij de gemeente ligt. De heer Hollebeek wil graag weten hoe PS daarover op de hoogte worden gesteld. Als antwoord op de vraag van de PvdD over de

exacte locatie van de faunapassages op de N201, werd aangegeven dat deze zich onder de N201 bevinden. De heer Hollebeek ontvangt daarom graag een overzichtskaart van de faunapassages.

De heer **Heijnen** (CDA) is er niet gerust op dat de reiziger geen last heeft gehad van uitval van ritten door personeelstekort in het OV. Hij hoort graag wat de gedeputeerde doet om uitval in het komende jaar te voorkomen.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vindt de onderbesteding van zesenzestig miljoen euro op de lasten erg veel. Had het chauffeurstekort in Haarlem Rijnmond niet voorzien kunnen worden? Was de extra opbrengst uit de opcenten van de leasemaatschappij die medio 2023 het wagenpark verhuisde van Flevoland naar Noord Holland niet voorzien en had deze meevaller niet eerder ingezet kunnen worden? De heer Stulemeijer vraagt zich af waarom er na het zomerreces niet voortvarender is doorgepakt.

De heer **Van Gilse** (VVD) is van mening dat de auto in de jaarrekening maar weinig genoemd wordt. Hij vraagt om een duidelijke toezegging van de gedeputeerde dat in de jaarrekening van 2024 beter vermeld wordt wat er wordt gedaan voor de autobereikbaarheid en onderhoud van wegen.

De heer **Klein** (Christen Unie) vindt het jammer dat de onderbesteding is toegenomen en vraagt zich af of dit verder oploopt in 2024. Het voordeel van drie komma acht miljoen euro vanwege het niet kunnen invullen van de concessie OV, is gestort in de algemene reserve. Is het niet verstandiger om het voordeel in de reserve OV te storten zodat eventuele tegenvallers daaruit betaald kunnen worden?

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

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het toezicht op tunnelveiligheid al plaatsvindt in samenwerking met andere provincies. De provincie heeft een wettelijke verplichting om dit zelf goed te organiseren, de samenwerking met andere provincies is in het bedrag meegenomen.
Het gebrek aan chauffeurs en daardoor de uitval van ritten is de reden van onderbesteding in het OV. Dit is een landelijk probleem en dit is niet zomaar opgelost. De bestedingen worden al wel gebruikt voor OV. In de begrotingsdiscipline is afgesproken dat de meevallers in de algemene middelen terechtkomen en op het moment dat er tegenvallers in het OV zijn, zal samen met het college en PS gekeken worden hoe dit aangepakt wordt.
De investeringen in bereikbaarheid zijn natuurlijk ook bedoeld voor de auto. De technische vragen van de PvdD zullen schriftelijk uitgebreider worden beantwoord.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de subsidie voor het OV-knooppunt wel is toegezegd, maar dat de gemeente in 2023 nog geen aanvraag ingediend had.

De heer **Kes** (SP) vraagt of de onderbestedingen en overschotten bij het OV ook weer in het OV geïnvesteerd worden. Gedeputeerde **Olthof** doet daarover geen toezegging. Hij zegt wel toe dat als er tegenvallers zijn, deze door GS met de commissie Ruimte zullen worden besproken.

Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat de evaluatie en uitvoering van het convenant toekomstbestendig bouwen bij de gemeenten ligt. Als daar aanleiding toe is, zal dit besproken worden in de commissie Ruimte.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de verhuizing van het wagenpark, pas halverwege het jaar bij GS bekend was en daardoor kon dit niet meegenomen worden in de begrotingswijziging. De gedeputeerde is van mening dat na het zomerreces is wel degelijk is doorgepakt. Indien 50PLUS aanvullende vragen heeft, worden zij uitgenodigd deze te stellen en men is te allen tijde welkom om langs te komen bij GS.
Gedeputeerde **Rommel** deelt de zorg over de onderbesteding. Er wordt een voorstel uitgewerkt om aan de rekeningencommissie voor te leggen. Dit voorstel zal binnenkort naar de commissie worden gestuurd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerden voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat als er aanleiding is om de commissie te informeren over de evaluaties met betrekking tot het convenant toekomstbestendig bouwen, de commissie hierover zal worden geïnformeerd. Deze evaluaties worden niet vastgelegd in een register.

Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat GS geld heeft ontvangen van het Rijk om bodemdaling tegen te gaan en dat daarom de grond bij Ronde Hoep is afgewaardeerd tot één euro.

De **voorzitter** concludeert dat de Jaarstukken 2023 ter bespreking zullen worden geagendeerd voor de komende vergadering van Provinciale Staten, aangezien de andere commissies hierover eveneens hun oordeel zullen geven.

3.b Kaderbrief 2025 (A-agenda alle commissies)

Toelichting: De kaderbrief vormt het startpunt van de jaarlijkse begrotingscyclus. In deze brief schetst het college relevante maatschappelijke en financiële ontwikkelingen en doet voorstellen voor de kaders waaraan de begroting moet voldoen. Nadat PS de kaderbrief hebben vastgesteld werkt het college deze kaders uit in de begroting 2025 die in november door PS zal worden behandeld.

Voorstel voor behandeling:
Ter voorbereiding op de behandeling van de Kaderbrief 2025 in PS van 8 juli 2024 wordt de kaderbrief in alle Statencommissies behandeld. Aan elke commissie wordt gevraagd die onderwerpen uit de Kaderbrief te bespreken die tot de portefeuille van die commissie behoren.

Het verslag van de commissie zal als advies aan PS worden gestuurd.

De **voorzitter** geeft de commissieleden het woord over de kaderbrief 2025.
Statenlid **Van der Waart** (GL) heeft een vraag over de voorgenomen afschaffing van de PARK en de ARO. In de kaderbrief staat dat voor adviezen voor de provincie zelf vertrouwd kan worden op de kennis die in de organisatie aanwezig is. De inzet van deskundigheid valt daarmee onder het ontwerpteam. Met de verschuiving van de verantwoordelijkheid voor goede omgevingskwaliteit komt deze taak bij de gemeentes te liggen. GL ziet dit als een risico en vraagt hoe de gedeputeerde dit ziet. Statenlid Van der Waart hoort ook graag een reflectie van de gedeputeerde op de brief van natuurorganisaties over de opheffing van de ARO en de PARK en hun oproep om hier een debat over te voeren.

De heer **Vonk** (PvdA) uit zijn zorg over het hoofdlijnenakkoord uit Den Haag en de ontwikkelingen in Brussel die een potentiële bedreiging zijn voor de activiteiten van de provincie. De PvdA roept op om zelf de regie te houden over wat er in de provincie wordt gedaan. De heer Vonk stelt voor om de post onvoorzien in de voorjaarsnota te besteden aan buslijnen en doorfietsroutes.

De heer **Hollebeek** (PvdD) uit ook zijn zorg over de opheffing van de ARO en de PARK en vraagt op welke gronden dit besluit genomen is. Het rapport Leven met het water NH van de heer Slabbers is niet meer vindbaar op de provinciale website, dit vindt de heer Hollebeek een vreemde zaak. Het inhuren van externe deskundigheid vindt de PvdD van groot belang. De PvdD overweegt een motie in te dienen over de afschaffing van de ARO en de PARK.

De heer **Bonekamp** (Volt) vindt de kaderbrief erg beknopt op het gebied van ruimte. Volt sluit zich aan bij de PvdD als deze een motie gaat indienen. Hoe kijkt GS naar de passage in het landelijk hoofdlijnenakkoord over de stimulering van de verduurzaming van het wagenpark en de eerlijke bijdrage van de elektrische rijder om de opbrengsten op lange termijn houdbaar te houden? Vindt GS dat de elektrische rijder op dit moment niet eerlijk bijdraagt? Volt vraagt om een reflectie van GS op de conclusie van Volt dat het terugdringen van autonome groei van auto's alsnog een positief effect zal hebben op de bijdrage uit het provinciefonds. In de Kaderbrief wordt aangekondigd dat er in 2025 een investering van één komma één miljoen wordt gedaan in verkeersveiligheid. Volt vindt dit bedrag echter ontoereikend, gezien de groei van ernstige verkeersongevallen, vooral met de nieuwe en snellere vormen van vervoer door kwetsbare weggebruikers. Volt beschouwt een bedrag van veertien miljoen als meer passend en overweegt om hierover een motie in te dienen.

De heer **Klein** (Christen Unie) vindt de timing van de afschaffing van de ARO en de PARK ongelukkig omdat de provincie juist nu voor grote ruimtelijke uitdagingen staat. Qua bezuinigingen levert het niets op. De Christen Unie is van mening dat dit een politieke keuze is en hoort graag van het college waarom deze keuze is gemaakt. Is de adviescommissie gevraagd om advies over de beste manier om in de toekomst adviezen over ruimtelijke plannen in Noord-Holland te borgen? Klopt het dat het geld dat de provincie krijgt van het Rijk voor OV, nu in algemene middelen gestort wordt?

De heer **Kes** (SP) sluit zich aan bij de Christen Unie over de ongelukkige timing van afschaffing van de ARO en de PARK terwijl er een pittige discussie gaande is over de omgevingsverordening, het BPL en de regierol van de provincie ten aanzien van woningbouw. Hij vraagt de gedeputeerde welke rol de provincie overhoudt als alle plannen in de ruimtelijke ordening doorgang vinden.

Mevrouw **Berkvens** (D66) wil graag weten waarom het college deze keuzes maakt en hoe dit rijmt met de uitdagingen en ambities op het gebied van Ruimtelijke Ordening. D66 is eveneens van plan hierover een motie in te dienen en wil graag samenwerken met andere fracties die hetzelfde voornemen hebben.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt de Kaderbrief helder en vindt dat de bezuinigingen op een verantwoorde manier zijn aangepakt. De BBB vraagt zich af er nog ruimte is voor incidentele projecten in de Kaderbrief als de incidentele projecten die gefinancierd werden uit de reserves, nu structureel kunnen. Heeft dit effect op de nieuwe plannen van de infrastructuur? Op pagina 16 staat dat wanneer de vanuit de provincie gedetacheerde medewerker voor de MRA wordt wegbezuinigd, dit honderd miljoen oplevert. Dit moet waarschijnlijk honderdduizend euro zijn.

De heer **Faassen** (50PLUS) sluit zich aan bij het betoog van de Christen Unie.

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

Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat door de invoering van de omgevingswet in 2024 de ARO is opgeheven. De provincie heeft eigen deskundigen in dienst die advies kunnen geven en externen kunnen inhuren. Het Noord Hollands landschap zal de komende jaren veranderen en dat vraagt om een dialoog over de kwaliteiten die we willen behouden en toevoegen. De provincie zal hierover meedenken maar niet door middel van een PARK, dit heeft te maken met de invoering van de omgevingswet. Voor adviezen kan de provincie een landschapsarchitect inhuren indien noodzakelijk. De gemeenten kunnen dit ook doen en GS is van mening dat dit meer recht doet aan de omgevingswet. GS heeft veel deskundigheid in huis waardoor zij de rol van de ARO en de PARK kunnen overnemen. De provincie weegt de adviezen die vanuit de organisatie worden gegeven bij de plannen die neergelegd worden. De provincie staat hierbij niet buitenspel. De gemeenten maken plannen binnen de regels die de provincie gesteld heeft en daarover wordt GS geïnformeerd. Indien nodig, denkt de provincie hierbij mee met de gemeenten. Het ontwerpteam van de provincie is heel goed in staat om de plannen die voorgelegd worden, te toetsen. Gedeputeerde **Rommel** nodigt de commissie uit voor een briefing door het ontwerpteam, waarbij zij hun werkwijze zullen toelichten. De provincie behoudt haar rol als het gaat om ruimtelijke kwaliteit. Met de invoering van de omgevingswet ligt de verantwoordelijkheid bij gemeenten waar dat voorheen niet zo was. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de opcenten een algemeen dekkingsmiddel zijn. De provincie kan zelf het tarief bepalen. Omdat Noord-Holland de laagste opcenten heeft, vestigen veel leasemaatschappijen zich hier. De hoogte van de opcenten is in het coalitieakkoord afgesproken.

Het geld dat de provincie krijgt van het Rijk voor OV is in algemene middelen gestort omdat de provincie ruimte wil houden voor onvoorziene zaken.

Gedeputeerde **Olthof** wijst er op dat het vervoersplan nog besproken moet worden en dat er nog geen keuzes zijn gemaakt. In de capaciteitslasten van de provincie is er voldoende ruimte om doorfietsroutes te financieren. Dit wordt regionaal opgepakt in samenwerking met de gemeenten. Op de verkeersveiligheid is altijd een onderbesteding geweest. Door actief beleid van de provincie is besloten de investering van één komma één miljoen euro te doen met de jaarlijkse indexatie. Dit is een eerste stap. Het budget van het OV gaat niet omlaag daarvoor worden de Bikker gelden ingezet en de drie komma zes miljoen euro die overblijft, blijft beschikbaar voor het OV. De provincie gaat samen met de regio's kijken naar wat er gerealiseerd kan worden op het gebied van OV.

Gedeputeerde **Rommel** meldt dat de reserve voor incidentele uitgaven blijft bestaan. In het verleden werd incidenteel geld echter ingezet voor structurele uitgaven, maar dit probleem is in de huidige periode opgelost. Het bedrag van honderd miljoen euro voor de bezuiniging op de vanuit de provincie gedetacheerde medewerker voor de MRA moet inderdaad honderdduizend euro zijn.

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

De heer **Hollebeek** (SP) signaleert dat de rol van de PARK veel groter was dan alleen het beoordelen van plannen. Dat valt in deze discussie weg. Hij wijst er nogmaals op dat het eindrapport van de heer Slabbers niet meer terug te vinden is op de op de provinciale website. Volgens hem worstelen gemeenten met capaciteitsproblemen en dit wordt niet in de discussie meegenomen. De heer Hollebeek vraagt om een bredere reflectie van GS op het verdwijnen van de ARO en de PARK.
De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of GS het met hem eens is dat de gekozen tijdspaden wat betreft de afschaffing van de ARO en de PARK ongelukkig zijn. Klopt het dat de wettelijke borging bij de gemeenten ligt en de provincie de regie kwijt is?
De heer **Kes** (SP) is bang dat de verkeerde afslag wordt genomen en is bezorgd dat de provincie zichzelf op afstand zet met de omgevingswet en de afschaffing van de ARO en de PARK. Hij wil weten of dit nog veranderd kan worden.
De heer **Klein** (Christen Unie) sluit zich daarbij aan en stelt voor om met fracties die hier kritisch over zijn in overleg te gaan om te kijken naar uitstel van deze plannen tot er beter zicht is op de consequenties. Hij adviseert om hier geen hamerstuk van te maken. De Christen Unie overweegt om samen met de SP een motie in te dienen om de tweeëneenhalf miljoen euro die dit jaar is begroot, in te zetten voor de versterking van het OV in het landelijk gebied.
Mevrouw **Berkvens** (D66) maakt zich grote zorgen over afschaffing van de ARO en de PARK en vindt dit vanwege de capaciteitsproblemen bij gemeenten niet verstandig. Zij is van mening dat de ARO andere status heeft richting gemeenten en vraagt daarop een reflectie van de gedeputeerde.

De **voorzitter** stelt een technische briefing voor die plaats kan vinden voor de Provinciale Staten vergadering. De commissie stemt hiermee in.

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

Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat de afschaffing van de ARO en de PARK inderdaad een politieke afweging is geweest. Zij heeft de commissie uitgenodigd voor de technische briefing zodat het ontwerpteam kan laten zien hoe zij werken. Het ontwerpteam houdt zich ook bezig met de toekomstvisie van Noord Holland. Door de omgevingsverordening is de borging van de ruimtelijke kwaliteit bij de gemeenten neergelegd. Het beschermd landschap blijft bestaan met de kernkwaliteiten waarop getoetst wordt. Er wordt onderzocht waar het eindrapport van de heer Slabbers gebleven is. De gedeputeerde wijst erop dat gemeenten zelf hun capaciteitsproblemen moeten oplossen.

Gedeputeerde **Olthof** hoopt dat er in de moties of amendementen die een aantal fracties wil indienen, de structurele financiering wordt meegenomen evenals de beschouwingen voor 2028, aangezien dan vijf komma drie miljoen euro wordt gekort op de studenten OV-kaart.

De **voorzitter** concludeert dat de Kaderbrief 2025 geen hamerpunt is in volgende vergadering.

4 A-Agenda Wonen

4.a Wonen: Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid (A-agenda Ruimte 17-06-2024)

Toelichting: In het coalitieakkoord 2023-2027 ‘Verbindend Vooruit!’ is een investeringskader aangekondigd, waarmee een extra impuls wordt gegeven aan projecten en gebiedsontwikkelingen die nodig zijn om de woningbouwopgave in Noord-Holland te realiseren en te bespoedigen. Hiervoor is circa zesenzeventig komma vier miljoen euro beschikbaar. Het investeringskader ‘Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid’ bevat een voorstel voor de wijze waarop deze middelen worden ingezet en onder welke voorwaarden. Het geld is bestemd voor zowel kleinere (lokale of regionale) woningprojecten, integrale gebiedsontwikkelingen en innovaties die versnelling van woningbouwplannen mogelijk maken.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het investeringskader versnellen woningbouw bespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering 8 juli.

De heer **Nijkamp** (BBB) informeert of de pilotprojecten vanuit het investeringskader dat is afgesproken in het coalitieakoord al zijn gestart. In het rapport staat dat er meer tijd nodig is om te komen tot voldoende productie en betaalbare woningen, hij vraagt door wie dit is geconcludeerd en of er aanbevelingen waren om het probleem op te lossen. De heer Nijkamp wil graag weten welke publieke investeerders zijn benaderd.

Statenlid **Van der Waart** (GL) wil graag de bevestiging van de gedeputeerde dat de drie onderdelen van de hoofddoelstelling van het investeringskader allemaal worden meegenomen. Duidelijkheid is hierbij van belang omdat het over veel geld gaat, wat niet in verhouding staat tot het afschaffen van de ARO en de PARK. Zij vraagt of er naast het betrekken van gemeentelijke welstandscommissies bij industriële bouw ook gekeken wordt naar de ruimtelijke kwaliteit in samenwerking met Mooi Noord Holland. GL hoort graag de visie van GS hierop. Kan de gedeputeerde aangeven hoe hij de verdeling over de woningbouwcategorieën ziet?

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt zich af hoe GS gaat toetsen of de maatregelen ook daadwerkelijk leiden tot versnelling. Zij wil weten of er al toezeggingen zijn gedaan voor woningbouwversnelling in de regio. Zij stelt voor om als provincie samen met gemeenten proactief mee te denken.

De heer **Bonekamp** (Volt) is benieuwd hoe de verdeling van vijfenvijftig miljoen euro uit zal pakken op woningbouwversnelling of duurzame mobiliteit. Zal dit de mogelijkheid vergroten om kleinere projecten te ondersteunen? Heeft de provincie medewerkers in dienst als provinciaal bouwbreekijzer die een project of gebiedsontwikkeling verder kunnen helpen? Kan een deel van de innovatiepot hier ook voor worden aangewend? Waarom kan de provincie de gemeenten niet benaderen als zij knelpunten zien? Hoe wordt er een impuls gegeven aan starters en jongeren, door bijvoorbeeld in de voorwaarden van projecten meer eisen te stellen aan de betaalbaarheidsgrens? In de planning van onttrekking uit reserves staat dat er in 2027 nog zestien miljoen euro open staat. Wordt dit bedrag nog wel benut gezien de voorwaarde dat bouwplannen eind 2030 gerealiseerd moeten zijn?

De heer Van **Gilse** (VVD) vraagt om een voorbeeld binnen de categorie 3. Innovaties. Kan de gedeputeerde aangeven of de planning voor woningbouw tot en met 2030 is of tot 2030? Hij hoort graag van de gedeputeerde of de woningbouw op schema ligt. Hoe verhouden de beschikbare middelen in het investeringskader zich tot de omvang van de projecten, het maatschappelijke belang en het moment van uitvoering? De VVD omarmt het STOMP-principe bij OV-knooppunten maar vindt dat daarbij de auto niet vergeten moet worden en dat daar in de woningbouwplannen ook rekening mee moet worden gehouden. De heer Van Gilse roept op tot realisme ook wat betreft de autobereikbaarheid. De VVD hoort graag van de gedeputeerde wat de reden van de nieuwe extra voorwaarden voor financiële ondersteuning is. Wordt hiermee niet een kop op het landelijk beleid gezet? De realisatie van projecten op integrale gebiedsontwikkeling moet gereed zijn op 31 december 2030, is dit de reden dat het hele budget volgens de planning in 2027 uitgegeven moet zijn en stoppen we na 2027 met investeren?

Mevrouw **Berkvens** (D66) wijst erop dat er geen subsidieplafond in het subsidiekader lijkt te staan per project en vraagt of op die manier geen risico wordt gelopen dat een paar projecten de hele subsidiepot leegeten. Waarom moet categorie 2 niet aan alle drie de doelstellingen voldoen? Zij vraagt of de gedeputeerde de innovatiesubsidie zoals genoemd in categorie 3, kan toelichten. Als er geen goede bestemming wordt gevonden voor de innovatiegelden, wordt dit dan verdeeld over de andere twee categorieën en wordt dit besproken met PS? D66 is sceptisch over actieve

grondexploitatie vanwege de risico's en vraagt zich af wanneer zij de brief hierover kan verwachten. Mevrouw Berkvens vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dat de brief hierover wordt ontvangen voordat gronden worden aangekocht. Waarom is de regeling om wonen boven winkels te stimuleren, niet doorgezet? Zij informeert of er een evaluatie zal plaatsvinden over de effecten van dit investeringskader en de subsidies.

De heer **Klein** (ChristenUnie) maakt zich zorgen over de wijze waarop eisen in kleinere woningbouwprojecten worden gekwantificeerd, zoals de eis dat het moet bijdragen aan de leefbaarheid. Hoe wordt dat concreet gemaakt? De mobiliteitsoplossingen moeten voldoen aan het STOMP-principe en vraagt om een nadere toelichting hierop vooral wat betreft het landelijk gebied. Tenslotte mist hij een belangrijke voorwaarde, namelijk dat projecten die in het BPL gerealiseerd worden, geen negatieve effecten op het BPL mogen hebben. Is de gedeputeerde bereid om deze voorwaarde op te nemen? De Christen Unie vindt dat financiering voor bouwprojecten binnen het BPL niet extra moet worden gefinancierd. Gemeenten moeten dit volgens de heer Klein zelf kunnen bekostigen uit hun eigen budgetten. Is de gedeputeerde bereid ook deze extra voorwaarde op te nemen?

De heer **Kes** (SP) waardeert het Investeringskader als instrument van GS om zaken vlot te trekken. Hij heeft echter zorgen en aandachtspunten, zoals het blijven waarborgen van betaalbare koop- en huurwoningen. Hij maakt zich ook zorgen over de verdeling van het geld en met name over de subsidies aan ontwikkelaars, de zogenaamde onrendabele top. Hij benadrukt het belang van transparantie in de stichtingskosten van ontwikkelaars.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) leest in het Investeringskader geen oplossing voor vertragende factoren die buiten de invloed en investering van de provincie vallen, zoals stikstofproblematiek, netcongestie en personeelstekort in de bouw. Ze wil weten hoe haalbaar de plannen zijn als deze externe oorzaken van vertraging niet worden aangepakt. Ze vraagt ook naar de visie van GS op de samenhang hiervan.

De heer **Van den Berg** (JA21) brengt een aantal aandachtspunten naar voren. Hij is van mening dat de leesbaarheid van het document niet optimaal is, mede vanwege verwijzingen naar zeventien documenten. Hij is van mening dat er heel veel kaders en eisen aan woningbouwprojecten worden gesteld. Hij uit zijn zorgen over beleidsoverstijgende thema's en stelt voor om een oproep aan het Rijk te doen om deze belemmeringen weg te nemen. Aan gedeputeerde Olthof vraagt hij of er voldoende rekening wordt gehouden met de beschikbaarheid van het OV en de groei van inwoners op de lange termijn en of daarvoor financiële middelen kunnen worden vrijgemaakt.

De heer **Heijnen** (CDA) wil weten hoe GS omgaat met het beoordelen van de aanvragen door gemeenten voor financiële ondersteuning. Hij vraagt of de commissie geïnformeerd kan worden over welke type aanvragen er wordt goedgekeurd en afgewezen. Heeft de gedeputeerde de voorwaarden getoetst bij de gemeenten?

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de twee pilots van actieve investeringen in grond van projectontwikkelingen nog niet in beeld zijn maar dat de commissie daarover wordt geïnformeerd zodra deze pilots starten. De afgelopen twee jaar na het sluiten van de woondeals ligt de realisatie van de woningen op schema, maar de vergunningverlening is het afgelopen jaar achtergebleven. Bouwinvest is een van de publieke investeerders die zijn aangesloten bij de investeringstafel. Het grootste deel van het geld zal in locaties van OV-knooppunten worden geïnvesteerd maar een deel daarvan zal gerealiseerd worden op woningbouwlocaties.
Natuurlijk houdt GS de aandacht voor kwaliteit in samenwerking met gemeentelijke welstandscommissies en Mooi Noord Holland. Industriële bouw beperkt de mogelijkheden voor maatwerk wel iets, maar ook daarbij kan kwalitatief en mooi gebouwd worden. Een deel van de bestaande projecten is al buitenstedelijk, ook bij OV-knooppunten. De focus ligt op lopende projecten en binnenstedelijke projecten. De efficiënte inzet van geld met zo groot mogelijk doelbereik vraagt een zorgvuldige afweging. Met de inzet van planeconomen kan worden gezorgd dat het aandeel betaalbaarheid zo groot mogelijk wordt. Er zijn nog geen toezeggingen gedaan voor woningbouwversnelling in de regio. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat de provincie streeft naar een proactievere rol op het gebied van advisering van de gemeenten wat betreft woningbouwversnelling.
De verdeling van vijfenvijftig miljoen euro op woningbouwversnelling en duurzame mobiliteit hangt samen. Hier kan geen percentage aan gehangen worden.
Er zal een evaluatie plaatsvinden hoe snel de financiële middelen die worden ingezet ook besteed worden.
In veel gemeenten zorgt een beperkte ambtelijke capaciteit ervoor dat projecten vertraging oplopen. Er wordt gezocht naar innovatieve manieren om hierin vooruitgang te boeken. Als het lukt om toegevoegde waarde te creëren, kan dit bijdragen aan het versnellen van processen. Specifieke aandacht voor starters en jongeren kan inderdaad nog duidelijker worden benoemd. Gemeenten wordt gevraagd hoeveel woningen zij onder de grens van tweehonderdvijfenzeventigduizend euro kunnen realiseren. In de visie op wonen en zorg, wordt de doelgroep ouderen behandeld. Het klopt dat het hele budget voor de realisatie van projecten op integrale gebiedsontwikkeling volgens de planning in 2027 uitgegeven moet zijn. Voor de innovaties moet budget beschikbaar blijven. De innovatiesubsidie kan worden ingezet om de fases van bouwprojecten parallel te plannen. Dit wordt onderzocht en daarbij wordt gekeken of er bij de risicoafweging het verschil kan worden gemaakt door inzet van deze innovatiesubsidies.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de planning voor woningbouw loopt tot en met 2030. Het is aan de volgende generatie om te kijken of er na 2030 nog geïnvesteerd gaat worden in woningbouw, wellicht is het woningbouwprobleem dan opgelost.
Er zit geen subsidieplafond op het project omdat het grootste doel de realisatie van zoveel mogelijk woningen is. Hier is bewust voor gekozen.
Gedeputeerde **Beemsterboer** komt met een voorstel over hoe de ambtelijke capaciteit bij gemeenten verbeterd kan worden.

Gedeputeerde Beemsterboer zegt dat als de toezegging is gedaan dat de brief over actief grondbeleid aan de commissie wordt toegezonden, zal dit worden uitgevoerd voorafgaand aan de investering door de provincie. Wonen boven winkels wordt geëvalueerd op basis van een analyse van de succesfactoren. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt toe dat de evaluatie hiervan zal worden gecommuniceerd aan de commissie.
De bijdrage aan de leefbaarheid van kleinere woningbouwprojecten is een motiveringsplicht volgens de gedeputeerde.
Op projecten die in BPL gerealiseerd worden, zitten al veel eisen daar is door de provincie geen stop op gezet. De complexiteit van bouwprojecten komt tot uiting in de veelheid van regels. Alle projecten worden gewogen op stikstof, netcongestie en personeelstekort. De woningbouwprojecten zijn omgeven door veel eisen, hoort bij de manier waarop projectontwikkeling wordt vormgegeven in Nederland. De oproep aan Rijk om de randvoorwaarden voor de realisatie van woningen op orde te hebben, is al gedaan in de woondeals.
Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt toe PS op de hoogte te stellen van alle aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat bij de ruimtelijke inrichting van OV-knooppunten rekening wordt gehouden met de voorzieningen die horen bij de deur-tot-deurreis. Er zijn nog geen toezeggingen voor investeringen, maar er wordt wel samengewerkt met regio's zoals Hilversum. Het gaat hierbij niet over subsidies maar er wordt gekeken naar het totale pakket en de relevante bijdrage van de provincie met inachtneming van de andere bijdragen. Bij het toepassen van het STOMP-principe wordt, afhankelijk van de omgeving, rekening gehouden met het privégebruik van de auto. In landelijk gebied geldt dit meer dan bij binnenstedelijk bouwen.

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

Statenlid **Van der Waart** (GL) verbaast zich erover dat naast het verruimen van de regelgeving voor bouwen in BPL daar nu ook geld in geïnvesteerd kan worden. Zij is van mening dat daar niet zozeer de knelpunten optreden.
De heer **Bonekamp** (Volt) meldt dat Volt bij de behandeling in Provinciale Staten met een motie zal komen om het bouwbreekijzer, oftewel het projectbureau, en de besteding van pot drie iets duidelijker neer te zetten.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of er voldoende rekening wordt gehouden met de bevolkingsgroei op de lange termijn met betrekking tot de OV-concessies en de provinciale wegen.
Mevrouw **Vonck** (PvdD) vindt het opvallend dat het tekort aan ambtelijke capaciteit wel als een probleem wordt gezien bij woningbouw maar niet als het gaat om de ARO en de PARK.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerden voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat bouwen in het BPL enigszins theoretisch is en dat de focus van het provinciale beleid ligt op bestaande plannen.

Gedeputeerde **Beemsterboer** is benieuwd naar de motie van Volt met betrekking tot het bouwbreekijzer. Plannen om woningbouw te versnellen zijn altijd welkom
Het tekort aan ambtelijke capaciteit bij bouwen is zeker een zorg maar de ambtelijke capaciteit bij de welstandscommissie en Mooi Noord Holland is er wel.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het mobiliteitsperspectief en het bouwen rond OV-knooppunten juist anticipeert op de groei van de bevolking.

De **voorzitter** concludeert dat het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid een bespreekstuk wordt en dat er een motie is aangekondigd door Volt.

5 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)
Geen aanmelding.

6 A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling
6.a Vaststelling wijziging Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 voor geitenhouderijen (A-agenda Ruimte 17-06-2024)
Toelichting: Gedeputeerde Staten stellen aan Provinciale Staten een wijziging voor in het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022. De gevraagde wijziging houdt in dat PS aan GS de bevoegdheid delegeren om een wijziging in de instructieregel m.b.t. geitenhouderijen vast te stellen.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de concept visie publieke mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering 8 juli.

De heer **Heijnen** (CDA) is geen voorstander van het delegeren van dit besluit aan GS. Hij ziet geen reden om dit te doen en vindt dat dit in elke PS-vergadering kan worden doorgevoerd. Het CDA zou tegenstemmen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) is kritisch over het loslaten van de kaders. Ze ziet de tijdswinst van een half jaar als noodzakelijk voor alle betrokkenen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) is niet enthousiast, verwijzend naar de startnotitie Gezonde Leefomgeving en verhoogde gezondheidsproblemen zoals longontsteking en Q-koorts in de nabijheid van geitenboerderijen. In 2019 werd een versoepeling voorgesteld die niet doorging. De PvdD is geen voorstander en ziet geen voordelen in de tijdswinst.

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat GS wil dat PS alvast toestemming geeft, maar vindt dat D66 niet overhaast moet handelen en geeft geen steun.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) meent dat PS zelf kan besluiten en dat misschien twee weken extra nodig zijn, wat geen reden is om voor te stemmen.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt naar de overwegingen achter dit voorstel.

Statenlid **Freeman** (GL) zegt dat vanwege de verhoogde longontstekingen destijds is besloten tot deze maatregel en daarom moet hier een zorgvuldige afweging over plaatsvinden. Wat houdt een aanvaardbare wijziging in, wat betekent dit voor gezondheidsrisico's? Wat is volgens GS de schade van het niet doorvoeren van deze wijziging in de omgevingsverordening?

De heer **Klein** (Christen Unie) ziet geen reden om deze wijziging door te voeren om twee weken tijdswinst te behalen.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) sluit zich aan bij de overwegingen van D66 en het CDA en steunt het voorstel niet.

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** onderschrijft dat destijds snel een besluit werd genomen omdat uit onderzoek van het RIVM bleek dat er een verhoogde kans op longontsteking is bij mensen die in de buurt van geitenboerderijen wonen. De geitenstop is vervolgens vastgelegd in de omgevingsverordening. Het RIVM doet al jaren onderzoek naar deze claim maar het blijkt complex. Als er geen risico blijkt te zijn voor wonen nabij geitenboerderijen, moet het beleid zo snel mogelijk worden gewijzigd. De omgevingsverordening wordt echter slechts één keer per jaar vastgesteld. Een wijziging van de omgevingsverordening moet ter inzage worden gelegd. Daarom verloopt de herziening van het beleid minder snel dan de invoering ervan, aangezien de maatregel nu vastligt in de omgevingsverordening. Als blijkt dat er wel een link is tussen het wonen nabij geitenboerderijen en een verhoogde kans op longontsteking, blijft het beleid actief. De schade voor de bedrijven in de sector is niet bekend.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt waarom dit niet in de commissie en de PS kan worden geagendeerd, aangezien dit het hoogste orgaan is?

Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat een wijziging sowieso ter inzage moet worden gelegd, maar dat dit losstaat van de jaarlijkse cyclus van omgevingsverordeningen. Dit bespaart tijd omdat het niet hoeft aan te sluiten bij de jaarlijkse cyclus.
De gedeputeerde legt uit dat het nemen van een voorbereidingsbesluit snel kan, maar omdat het in de omgevingsverordening is verwerkt, moet het er eerst weer uit gehaald worden voordat het veranderd kan worden. Als het besluit ongedaan wordt gemaakt, moet dit zo snel mogelijk gebeuren.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) doet de suggestie dat de gedeputeerde naar andere constructies kijkt zodat recht wordt gedaan aan de behoefte van GS om daarover te besluiten. Gedeputeerde

Beemsterboer antwoordt dat het niet op korte termijn mogelijk is de geitenstop uit de omgevingsverordening te halen. Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt vervolgens op welke termijn de uitslag van het RIVM-onderzoek wordt verwacht. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat de uitslag in november verwacht wordt.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt is geagendeerd voor de volgende PS-vergadering.

7 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a RO: Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022 (B-agenda Ruimte 17-06-2024)

Toelichting: Gedeputeerde Staten stellen de derde herziening van de Omgevingsverordening Noord–Holland 2022 (OV NH2022) in ontwerp vast, leggen deze ter inzage en geven deze vrij voor bespreking met PS. De derde herziening heeft betrekking op verschillende onderwerpen, waaronder woningbouw, zonne-energie en klimaatadaptatie. Zienswijzen kunnen worden ingediend van 20 juni tot en met 31 juli 2024.
De fractie van Volt heeft een discussienota opgesteld met betrekking tot dit agendapunt.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de derde herziening Omgevingsverordening bespreken alsmede de discussienota van Volt. De fractie van Volt wil in debat met de commissie over de 3-30-300 regel als toevoeging aan de voorgestelde wijzigingen in de omgevingsverordening in het kader van ‘meer ruimte voor wonen’.

7.a.1 RO: Inspraakreacties agendapunt 7.a Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022 (B-agenda Ruimte 17-06-2024)

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Van Essen**, zij spreekt in namens vrienden van het Kerkepad.
Vrienden van het Kerkepad verzoeken u om de ontheffing BPL te herzien en geen vergunningen te verlenen voor de plannen van de gemeente Wormerland betreffende de verduurzaming van sportaccommodaties. Het plan van de gemeente omvat de bouw van een nieuw tenniscomplex met padelbanen op de locatie van de natuurijsbaan aan het Kerkepad, wat leidt tot natuurverlies in een stiltegebied dat dient als kraamkamer voor weidevogels. Veel inwoners verzetten zich tegen dit plan; meer dan vijfentwintighonderd dorpsgenoten hebben een petitie ondertekend. Belangrijke punten van zorg zijn:

- De gemeente Wormerland voldoet al ruim aan de woningbouwopgave, waardoor natuurverlies onnodig is.
- Het natuurgebied is van groot belang voor vogels, vooral weidevogels, en wordt buiten het broedseizoen door overwinteraars bezocht.
- Dorpsbewoners en bezoekers genieten het hele jaar door van de natuur en de openheid van het gebied.
- Er is een alternatief plan dat goedkoper, sneller uitvoerbaar en volledig transparant is, waarbij de sporthal wordt vervangen en woningbouw mogelijk is zonder natuurverlies.

- Padelbanen veroorzaken geluidsoverlast, terwijl het alternatieve plan indoor-padelmogelijkheden biedt.
- De ijsbaanlocatie is ongeschikt voor een tennis- en padelcomplex vanwege slechte bereikbaarheid en beperkte parkeergelegenheid.

Vrienden van het Kerkepad vragen het Provinciebestuur:
- Trek de ontheffing BPL in en verleen geen vergunningen voor de gemeentelijke plannen.
- Ga in gesprek met alle belanghebbenden.
- Bezoek de locatie om het unieke karakter van het gebied zelf te beoordelen.

Het Kerkepad biedt essentiële recreatiemogelijkheden voor de dorpsbevolking en is de enige plek in het dorp om de natuur te ervaren. Het verlies van dit weidevogelgebied kan niet worden gecompenseerd. Koester stilte, behoud openheid, bescherm natuur.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Mooij**, hij spreekt in namens Stichting Opmeer Denkt Mee.
De heer **Mooij** spreekt zich uit tegen de voorgestelde wijzigingen op de Omgevingsverordening van Noord-Holland. Hierbij zijn de belangrijkste bezwaren als volgt:

1. De wijzigingen faciliteren malafide bedrijven die zonneparken willen aanleggen op het landschap van Noord-Holland, wat ingaat tegen maatschappelijke keuzes zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord van Parijs en de voorkeur voor zon op dak.
2. De voorgestelde verordening negeert de Zonneladder die begint met benutting van daken voor energieopwekking. Er wordt te veel focus gelegd op zonneparken (trede 4) in plaats van zon op dak, zoals initieel bedoeld door de Rijksoverheid en de RES-regio's.
3. Technologische ontwikkelingen tonen aan dat zon op dak voldoende potentie heeft om de gestelde klimaatdoelen te halen. Grote zonneparken leiden tot oneerlijke behandeling van particuliere eigenaren en vergroten de druk op het elektriciteitsnet.
4. Er is behoefte aan een verplichting voor resultaat in plaats van inspanning bij het betrekken van inwoners bij lokale energieprojecten. Lokale betrokkenheid en eigendom zijn cruciaal voor draagvlak en acceptatie.
5. De voorgestelde verordening gaat voorbij aan de wettelijke verplichting tot bescherming van weidevogels in RES-gebieden, wat kan leiden tot aantasting van hun habitat.
   Het verzoek aan het Provinciebestuur van Noord-Holland is om de mogelijkheden voor zonneparken op landbouwgrond stop te zetten en zich te richten op het stimuleren van zon op dak, waarbij de gemeente en provincie actief ondernemers ondersteunen in het benutten van beschikbare bedrijfsdaken.

De Stichting Opmeer Denkt Mee benadrukt het belang van behoud van het Noord-Hollandse landschap en roept op tot een zorgvuldige heroverweging van de voorgestelde verordening.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Boersma**, hij spreekt in namens Stichting Dorpsraad Opperdoes.

De Dorpsraad Opperdoes vraagt om aanpassing van een klein deel van het BPL-gebied Abbekerk om woningbouw mogelijk te maken in Opperdoes, een uniek komdorp in West-Friesland met historische straatjes en West-Friese stolpen. Het plan waarborgt de historische structuur door uitbreiding te situeren nabij de oude kern en de Soppediep-sloot, met nieuwe waterwegen en bruggen ter verbinding. De aanvraag komt voort uit de hoge vraag naar starters- en seniorenwoningen, vooral na de omvorming van sociale huurwoningen naar vrije sector. Het gemiddelde inkomen in Opperdoes ligt beduidend onder dat van de gemeente Medemblik, wat de noodzaak benadrukt. Het gebied voor de bouwplannen in het BPL-gebied Abbekerk betreft akkerbouwgrond, niet aangeduid als weidevogelgebied, wat geen conflicten met kernwaarden oplevert. De verwachte aanleg van waterwegen kan zelfs de biodiversiteit verbeteren. De voordelen voor Opperdoes omvatten betere doorstroming naar geschikte woningen voor ouderen, wat ruimte creëert voor gezinswoningen en positieve effecten heeft op lokale voorzieningen, verenigingsleven en scholen. De Dorpsraad kijkt uit naar steun van de provincie voor het initiatief ‘Soppediep’, in samenwerking met gemeente Medemblik, VBM Ontwikkeling en wooncorporatie De Woonschakel.

De heer Boersma noemt de drie B’s. Bijzonder Provinciaal Landschap en dit is opgewaardeerd naar Beschermd Provinciaal Landschap en tenslotte de derde B. Wordt dit Belemmerend Provinciaal Landschap, Bouwend Provinciaal Landschap of Betrokken Provinciaal Landschap. Bij deze laatste variant bekijken bestuurders en ondernemers gezamenlijk naar de mogelijkheden of er binnen het BPL-gebied ruimte is voor bewoners in hun eigen leefomgeving.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **De Vries**, hij spreekt in namens VBM Ontwikkeling.
Met de Omgevingsverordening NH 2022 heeft de provincie Noord-Holland het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) vastgesteld om waardevolle (cultuur)landschappelijke elementen te behouden en beschermen. Echter, bij het intekenen van het BPL is onvoldoende rekening gehouden met de toekomst en behoud van dorpskernen. Naast de algemene woningvraag in Noord-Holland, zijn nieuwe woningen nodig voor de eigen inwoners en het behoud van voorzieningen zoals scholen en winkels. De voorgestelde aanpassing van de Omgevingsverordening NH2022 biedt nu ruimte voor woningbouwontwikkelingen tot 25 woningen onder voorwaarden, een verbetering. Voor het leefbaar houden van kleine kernen is echter een eenmalige uitbreiding van maximaal 25 woningen vaak onvoldoende. Grotere aantallen woningen zijn nodig om aan de vraag te voldoen en voor het behoud van voorzieningen. De exacte vereisten en criteria voor maatwerk in deze gevallen zijn nog niet duidelijk, wat vraagt om meer helderheid van de Provinciale Staten en verdere aanpassing van de verordening. Dit is cruciaal voor een voorspoedig proces van woninguitbreiding, zoals in Opperdoes. De voorgestelde woningbouw aan de zuidoost zijde van Opperdoes tast de kernkwaliteiten van het BPL niet aan, maar versterkt juist het unieke karakter als komdorp. Het verzoek om verduidelijking van de voorwaarden geldt niet alleen voor Opperdoes maar ook voor andere gebieden zoals Stompetoren-West, waar al lang behoefte is aan woninguitbreiding.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden om vragen te stellen aan de insprekers. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt aan de heer Mooij om een onderbouwing van zijn stelling dat er geen zonneparken nodig zijn om de doelen te halen. De heer **Mooij** geeft aan dat uit onderbouwing van zonnedakje.nl blijkt dat er geen enkele reden is voor noodzaak van zonneparken. Zonnedakje.nl is de leidraad van zowel de provinciale ambtenaren als de gemeentelijke ambtenaren die hij gesproken heeft. In West Friesland is er tweemaal zoveel potentieel beschikbaar dan dat er nodig is voor de RES-doelen 2030. Er is dus geen enkele noodzaak voor een zonnepark.
Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt aan mevrouw Van Essen of het tennis- en padelcomplex indoor of outdoor is. Daarnaast wil ze weten hoe het gebrek aan parkeergelegenheid wordt opgelost in de voorliggende plannen. Mevrouw **Van Essen** geeft aan dat in het plan van de gemeente Wormerland de tennis- en padelbanen in de openlucht komen. Er is ook een grote kantine met kleedkamers ingetekend. Momenteel is er al sprake van drukte met geparkeerde auto's van bewoners en in de wijk is geen extra ruimte beschikbaar. Mevrouw **Vonk** vraagt of er in het alternatieve plan wel genoeg ruimte is voor parkeren. Mevrouw **Van Essen** bevestigt dit.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt aan de heer De Vries wat de belemmeringen zijn om binnenstedelijk te bouwen. De heer **De Vries** antwoordt dat er binnen Opperdoes weinig ruimte is om binnenstedelijk te bouwen, hetzelfde geldt voor Stompetoren. Door het BPL zijn de bouwplannen stilgelegd. Hij benadrukt dat in de bestaande kern onvoldoende ruimte is om de woningen te realiseren. In algemene zin zijn er niet zoveel belemmeringen om binnenstedelijk te bouwen maar het is een utopie is om te denken dat de totale woningbehoefte in Noord-Holland binnenstedelijk kan worden gebouwd. Er moet worden gekeken naar alternatieve locaties aan de rand van steden en dorpen en er zijn voldoende stukken open gebied die daarvoor in aanmerking komen.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) richt zich vervolgens tot de heer Boersma en vraagt wat de PS kan doen om te komen tot een betrokken provinciaal landschap. De heer **Boersma** antwoordt dat het gaat om samenwerking tussen overheid, ontwikkelaars en burgers om te komen tot een reëel plan. Daarbij is het belangrijk om de kernwaarden van BPL-gebied te respecteren, maar ook te kijken naar de randen van woonkernen en dorpen. Hij benadrukt dat je bijvoorbeeld in Opperdoes geen flatgebouwen kunt neerzetten omdat dit niet in het landschap past.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) heeft het discussiestuk toegevoegd aan de stukken. Op 27 mei werd in de commissie ruimte gesproken over voorgestelde wijzigingen in de omgevingsverordening ('ruimte voor wonen'), met als doel woningbouw in het landelijk gebied en beschermd landschap mogelijk te maken ter bevordering van de leefbaarheid en vitaliteit van dorpskernen. Het belang van een groene omgeving werd benadrukt vanwege de positieve effecten op gezondheid, zoals verminderde kans op hart- en vaatziekten en betere mentale gezondheid, vooral voor mensen met een praktische opleiding en een beperkt inkomen. Groen ondersteunt ook klimaatadaptatie en biodiversiteit door onder andere schaduw, verkoeling, en waterbeheer.

De 3-30-300 regel werd voorgesteld als een manier om een groene leefomgeving te bevorderen: elke woning moet drie bomen kunnen zien, dertig procent van de wijk moet in de schaduw van bomen vallen en binnen driehonderd meter van elke woning moet een parkje zijn om te verblijven en recreëren. De commissie wil hierover debatteren en overwegen om deze regel toe te voegen aan de omgevingsverordening. Dit zou bijdragen aan een gezondere leefomgeving, klimaatadaptatie, biodiversiteit, en de verbetering van leefbaarheid in dorpskernen en linten bij toekomstige woningbouwprojecten in Noord-Holland. Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt wat de commissie vindt van de 3-30-300 regel als toevoeging aan de voorgestelde wijzigingen in de omgevingsverordening in het kader van 'meer ruimte voor wonen'.

Statenlid **Freeman** (GL) wil weten of Noord-Holland momenteel voldoet aan de 3-30-300 regel en voor welk percentage dit het geval is.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) geeft aan hier geen precies antwoord op te hebben, daarom werd de discussie toegespitst op nieuwbouw.
Statenlid **Freeman** (GL) merkt op dat het lastig is om deze regel algemeen toe te passen. Wat betreft de omgevingsverordening geeft hij aan dat GL voornemens is om samen met de PvdA een amendement in te dienen waarbij de gemeentelijke plannen getoetst moeten worden door de provincie voordat deze uitgevoerd worden. Op die manier kan PS beoordelen of de plannen in lijn zijn met de integrale visie op het landschap en eventueel voorstellen doen om nadelige effecten op het landschap te beperken.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het klopt dat gebouwen na verkoop van stikstof- en dierrechten niet meer gesloopt hoeven te worden maar gebruikt mogen worden voor andere doeleinden, met uitzondering van kassen. Ze wil weten wat eigenaren van kassen in dat geval kunnen doen. Is het juist dat een tweede woning op een boerenerf mogelijk is, onder voorwaarde dat dit een verbetering betekent voor de omgevingskwaliteit, waarbij nog eens duizend vierkante meter aan panden moet worden gesloopt? Ze vraagt zich af of de regeling voor schuilstallen verplicht is of alleen een optie biedt voor het bouwen ervan en hoe er wordt omgegaan met de verrommeling van het buitengebied. Wat heeft de provincie gedaan om zon op dak te stimuleren, zeker nu het minder aantrekkelijk wordt? Waarom gelden de regels voor zonneparken niet voor RES-zoekgebieden? BBB vindt de huidige regels al meer dan voldoende en is van mening dat de discussienota leidt tot meer regels.

De heer **Van Gilse** (VVD) zegt dat het beleidsstuk meer ruimte voor woningen nu wordt vertaald naar de omgevingsverordening. De VVD vindt de zonneladder een zinnig document om verrommeling te voorkomen. De heer van Gilse zegt dat het logisch is om ook voor RES-zoekgebieden de zonneladder te hanteren. Mag de VVD ervan uitgaan dat niet de oorspronkelijke kleine bouwkavels in de Beemster leidend worden voor de agrarische bedrijven? Het inwinnen van advies over zonneakkers bij de provincie vindt de VVD in tegenspraak met wat eerder is behandeld.
De heer **Van Gilse** geeft aan dat de VVD geen behoefte heeft aan numerieke regels. Het is maatwerk en hij is van mening dat de richting is goed aangegeven in de omgevingsverordening.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt het geen goed idee om de bescherming van het Noord Hollands landschap en de natuur deels af te breken. Het probleem zit hem niet in de beschikbare ruimte

maar in het tempo van de woningbouw. D66 zal voor de Statenvergadering een aantal amendementen voorbereiden en hoopt daarbij op steun van GL en PvdA. D66 is het eens met de treden in de zonneladder, maar vindt het onduidelijk wanneer de zonneladder moet worden toegepast. D66 vindt het voorstel van Volt een sympathiek idee maar het risico bestaat dat het belemmerend gaat werken omdat alle woongebieden anders zijn. Het lijkt D66 een beter idee om natuurinclusief te bouwen in algemene zin en hoort graag het oordeel van GS.

De heer **Kes** (SP) hoort graag van GS hoe zij de 3-30-300 regel zien. Als provincie dit bij woningbouw op gaat leggen bestaat het risico dat gemeenten achterover gaan leunen vindt hij. De doelstelling van Volt juicht de heer Kes wel van harte toe. Hij is van mening dat de verhalen van de insprekers exemplarisch zijn waarom PS verkeerde keuzes maken. De woningbouwmonitor geeft al aan waar ruimte is om woningbouwplannen te verwezenlijken. De heer **Kes** vindt dat op hoofdlijnen moet worden gekeken op welke locaties woningbouw kan plaatsvinden.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vindt het belangrijk dat de klimaatadaptiepunten in de omgevingsverordening worden verwerkt. De waterschappen geven aan dat het grondwater verhoogd moet worden. Is GS hierover in gesprek met de waterschappen? Wat is de huidige stand van zaken wat betreft discussienota van Volt, wordt dit al deels uitgevoerd bij woningbouw? Zij vindt de gedachte sympathiek, maar het is geen goed idee om dit dwingend op te leggen.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) geeft aan dat aan het voormalig BPL-gebied de status van beschermd gebied is toegekend, maar dat deze nu wordt opgeheven. Daar kan de PvdD niet mee akkoord gaan. Waarom wordt natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen niet overal toegepast in beschermd landschap? De PvdD steunt het idee van Volt over de 3-30-300-regel. Kan de commissie ons verzoek ondersteunen om Gedeputeerde Staten te vragen actief bij te dragen aan natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen?

De heer **Faassen** (50PLUS) denkt niet dat de provincie gebaat is bij nog meer regels. 50PLUS steunt het voorstel van Volt niet. Hij vindt dat de commissie beter moet luisteren naar de insprekers, het valt op dat insprekers oproepen tot versoepeling van de regels. Er moet ook oog blijven voor maatwerk. Hij roept GS op om mogelijkheid voor maatwerk te bieden. 50PLUS is een groot voorstander van de zonneladder. Hij hoort graag hoe dit toegepast gaat worden.

De heer **Klein** (Christen Unie) gaat samen met onder anderen D66, Volt en SP amendementen indienen die als doel hebben om het landschap niet te grabbel te gooien. De Christen Unie vindt de discussienota is een mooi idee, maar vindt niet dat dit als harde eis in de omgevingsverordening moet worden opgenomen.

De heer **Heijnen** (CDA) is kritisch op de strikte beschermingsregimes in sommige delen van de provincie. De woningbouw in sommige dorpen zit al jaren op slot. De verruiming van woningbouw naar vijfentwintig woningen vindt het CDA te beperkt. Kan de gedeputeerde aangeven of de beschermingsregimes van het BPL anders kunnen worden toegepast? In artikel 6.59a staat vermeld dat de vijfentwintig woningen alleen mogen worden gebouwd als er geen redelijk alternatief is. Wat wordt bedoeld met een redelijk alternatief? Het voorstel van Volt is een goed uitgangspunt, maar het moet niet in regels worden vastgelegd.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt zich af waarom achteruitgang van landbouwgronden door verzilting, vernatting en bodemdaling expliciet worden benoemd. Hij vreest dat dit leidt tot implementatie van zonnevlaktes. De heer **Van den Berg** uit zijn zorgen over de tijdelijkheid van

zonnepanelen, die ondanks een beoogde termijn van 30 jaar, feitelijk niet echt tijdelijk zijn. Hij ondersteunt het idee van het omzetten van agrarische percelen naar woningbouw, maar merkt op dat de huidige aanpak te generiek is en geen rekening houdt met de grootte van de percelen. Er moeten extra mogelijkheden komen gebaseerd op de specifieke behoeften. De heer Van den Berg merkt op dat in de omgevingsverordening staat dat, zodra een RES-zoekgebied is vastgesteld voor het plaatsen van zonnepanelen, dit blijvend is. Ten aanzien van het discussiestuk heeft hij weinig toe te voegen.

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

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat het aangekondigde amendement over meer regie problematisch is vanwege de beperkingen van de omgevingswet, waardoor goedkeuring van GS niet mogelijk is. De gedeputeerde zegt toe dat punt 9 aangescherpt kan worden om te verduidelijken dat de woningbouwplannen in de planfase al voorgelegd worden aan GS. Als dit niet voldoende is dan kan dit ook via een amendement worden gerealiseerd. Het moment waarop de commissie op de hoogte wordt gesteld van de ingediende plannen is voorafgaand aan de vergunningverlening. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat als de provincie het niet eens is met de woningbouwplannen van een gemeente, dit ook kenbaar kan worden gemaakt door middel van een zienswijze. De inwoners van Noord Holland kunnen reageren op de ter inzagelegging en op die manier participeren in het traject. De provincie heeft geen rol bij de specifieke projecten die bij de gemeente liggen. Maatwerk is nog steeds mogelijk, ook voor grote projecten. De regels voor de vijfentwintig woningen worden verruimd. Als dat het BPL niet raakt, zullen de regels ruimer zijn dan wanneer dit het wel raakt, dit wordt getoetst door de provincie.
De technische vragen die door BBB zijn gesteld zal de gedeputeerde schriftelijk beantwoorden. De regeling voor slopen bij duizend vierkante meter boerenerf zal eind dit jaar worden geëvalueerd.
De kopergravure met perceelindeling in de Beemster is leidend bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, dus ook voor agrariërs. De gedeputeerde geeft aan dat er geen nieuwe regels moeten komen, maar dat de kernkwaliteiten verder uitgewerkt moeten worden, met een specifieke focus op agrariërs. Wat betreft natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, geeft gedeputeerde **Rommel** aan dat dit in lijn is met het algemene beleid en dat zij hier altijd aandacht voor vraagt. Gemeenten krijgen meer ruimte en kunnen al ontheffingsplannen indienen. Het redelijke alternatief voor woningbouw is de nabijheid van andere locaties.
De heer **Heijnen** (CDA) wijst erop dat nabijheid een rekbaar begrip is, vooral voor mensen die die in dorpen wonen. Gedeputeerde **Rommel** verduidelijkt dat het gaat om de randen van dorpen en kernen en dat dit per situatie wordt beoordeeld.
Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert op de discussienota en geeft aan dat volgens het provinciaal beleid al natuurinclusief en klimaatadaptief gebouwd wordt. Het voorstel is wat GS betreft te generiek en hoewel sympathiek, niet geschikt voor aanpassing op provinciaal niveau. Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of dit als richtlijn kan worden meegenomen. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat het meer als inspiratie voor gemeenten moet dienen dan als een instructieregel.

Gedeputeerde **Kocken** legt uit dat de gemeente de voorkeursvolgorde van de zonneladder in acht neemt en zelf moet motiveren hoe een lagere stap op de ladder bereikt is. De gemeente moet motiveren waarom een eerdere trede van de zonneladder niet kan worden toegepast, voordat gekozen wordt voor de daaropvolgende trede. Landbouwgrond wordt als laatste optie overwogen. De provincie stimuleert zon op dak door regelingen voor bedrijven, scholen en dergelijke. Ze benadrukt dat zonne-energie op daken voor veel bedrijven een lucratieve oplossing is. Ze zegt toe dat er gekeken zal worden naar een duidelijker toelichting van de zonneladder zodat het iets meer als een ladder leest. De regels van de zonneladder gelden ook binnen de RES-zoekgebieden net zoals alle andere beschermingsregimes. Dit geldt ook voor de inpassingsregels. De participatiemogelijkheden worden geboden bij omgevingsplannen van de gemeente conform de eisen die daar door de omgevingswet aan worden gesteld. Als de provincie de opdracht krijgt om een bepaald doel te bereiken op basis van twee modaliteiten, zoals zonne-energie en windenergie, kunnen sommige projecten die eerder onder de oude regels vielen, soms niet meer doorgaan. Op deze projecten kan de uitzonderingsregeling worden toegepast, of de projecten kunnen worden geannuleerd. Gedeputeerde **Kocken** gaat ervan uit dat de RES'en nog steeds kunnen worden gerealiseerd. RHDAV heeft hierover een analyse gemaakt.
De vraag van de PvdA over het grondwaterpeil is een technische vraag die schriftelijk beantwoord zal worden. Ook de vraag van 50PLUS over hoe de zonneladder moet worden toegepast is een technische vraag en wordt schriftelijk beantwoord.
De tijdelijkheid van de verlenging van vijfentwintig naar dertig jaar voor zonnepanelen om deze rendabeler te maken is een recht en geen verplichting.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerden voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Statenlid **Freeman** (GL) waardeert de toezegging om punt 9 te verduidelijken en aan de hand daarvan zal hij onderzoeken of een amendement nog nodig is.
Mevrouw **Berkvens** (D66) is benieuwd of de wijziging op het gebied van wonen nog ruim voor de Statenvergadering zal worden toegezonden. Betekent het dat overgangsregels ook gelden voor nieuwe RES-zoekgebieden waar adequaat geparticipeerd wordt?
Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst op de toezegging van de gedeputeerde dat de inpassingsregels ook gelden voor de RES-zoekgebieden, maar merkt op dat op pagina 24 van de omgevingsverordening staat dat dit niet zo is. Kan dit aangepast worden?
Statenlid **De Weerdt** kondigt aan dat Volt de geest van de in de discussienota genoemde 3-30-300-regel in een amendement zal vatten.

De **voorzitter** kondigt aan dat vragen schriftelijk zullen worden beantwoord door de gedeputeerden.

7.b RO: Eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (B-agenda Ruimte 17-06-2024)

Toelichting: Gedeputeerde Staten (GS) stellen het eindconcept van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I en
de Nota van beantwoording vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS het eindconcept en de Nota van beantwoording vrij voor bespreking met Provinciale Staten.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het eindconcept wijziging werkingsgebieden bespreken.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het realiseren van meerdere woningen binnen een stolpboerderij ook van toepassing is op de Beemster. BBB vindt dat de perceelindeling volgens de kopergravure in de Beemster niet mag betekenen dat de kleine bouwkavels leidend gaan worden. Dit is niet werkbaar voor agrariërs. Kan het agrarisch landschap worden opgenomen in het beleid? Op pagina 40 is een verandering aangebracht. Dit is veranderd van zoekgebieden wind en wind- en zon RES 1, naar zoekgebieden wind en wind en zon RES. Waarom deze veranderde naamstelling? Het saldo nul-principe moet volgens BBB gelden voor zowel landbouwgronden als recreatiegronden.

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat de beschrijvende kwaliteiten in de kopergravure niet van toepassing zijn op ruimtelijke ingrepen, maar eerder dienen als aanvullende verduidelijking waarom de Beemster als een bijzonder gebied wordt beschouwd. Bij grotere percelen kan er wel een ruimtelijke impact zijn omdat de kernkwaliteiten niet geschaad mogen worden. Sloten die het perceel doorkruisen mogen dan bijvoorbeeld niet worden gedempt. Voor ruimtelijke ingrepen geldt dat nieuwe omschrijvingen geen nieuwe beperkingen geven. De rest van de beantwoording zal schriftelijk plaatsvinden.

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er zijn geen aanmeldingen.

9 Sluiting

De voorzitter schorst de vergadering om 23.15 uur. De overloopvergadering vindt donderdag 20 juni plaats.

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
september 2024 – versie 29 augustus 2024

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Algemeen															
1e Begrotingswijziging														allen	
2e Begrotingswijziging														allen	
Laatste begrotingswijziging														allen	
Jaarstukken en Kaderbrief														allen	
Begroting														allen	
Portefeuille Mobiliteit															
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031														Olthof	15-1 Technische Briefing actualisatie iMPI 12-2 Voordracht actualisering iMPI 9-9-2024 OVB Technische briefing 14-10-2024 Cie ruimte 14 oktober (A-Stuk)
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														Olthof	18-1 TB en interactieve sessie iNHi 17 juni 2024 technische briefing onder voorbehoud *iNHi 2023-2027 op A-agenda in cie 9 september*
NIKG – Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen															18-1 Technische Briefing 27-05 technische Briefing Cie Ruimte 9 september (A-stuk)
Visie publieke mobiliteit														Olthof	Concept op de B-agenda 15 januari ’24. A-agenda in commissie 27 mei
Nota van uitgangspunten (Aanbesteding HIJ/NHN)														Olthof	april 2024, besluit samenvoeging op de C-agenda. 20-6-2024 Concept Nota van Uitgangspunten, (B-stuk) Definitief Nota van Uitgangspunten ○ 25 nov Cie Ruimte (A-stuk) ○ 16 dec in PS

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
september 2024 – versie 29 augustus 2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Tarievenbeleid OV														Olthof	20 Juni 2024 , b agenda Definitief tarievenbeleid OV: 14 oktober (A-stuk), 11 november in PS
Circulariteit in OV														Olthof	Q3 2024, 14 oktober B of C stuk
Herijking concessie GV														Olthof	Q4 2024 (planning nu 25 november 2025 in cie Ruimte - Is een reguliere update van de concessie (B of C stuk)
Brandstoffenaanpak Mobiliteit														Olthof	Commissie 25 november (A-stuk) - PS 15 december
Kernnet Binnenvaart Noord-Holland														Olthof	Commissie 25 november (A-stuk)
HOV Noordwijk-Schiphol PIP Lisserbroek-Getsewoud														Olthof	Q1 2024 Oordeelsvorming & Q2 Besluitvorming PIP HOV Noordwijk A- agenda mei 2024
N247-N235 Het Schouw, voorkeursalternatief									Q4					Olthof	Q4 2024. 7 maart brief ontvangen over voorkeursvariant die verder onderzocht wordt. In najaar wordt besluit voorgelegd aan PS. November 2024 besluit GS over realisatie voorkeursvariant en meekoppelkansen. (C-stuk)
N203 Uitgeest Limmen, trajectstudie														Olthof	Q1 & Q2 2025
Uitvoeringsregeling uitwegen en opname in de omgevingsverordening														Olthof	Q1 2025 in PS Brief PS van 17 april 2024 (2203761/2203802)
Beleidskader openbare verlichting									Q4					Olthof	Q4 2024
Onderwerp regionaal luchtvaartbeleid									Q4						A-stuk, planning na de zomer, Q4 2024, A-stuk

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
september 2024 – versie 29 augustus 2024

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Veerpontenaanpak									Q3 of Q4					Olthof	Q3 & Q4 2024
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel														Rommel	- *Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking op de B agenda maart 2024, voorafgaand een technische briefing. Behandeling wordt integraal in april. Besluitvorming september 2024* - *2024-2025 uitwerken en onderzoeken* - *2026 aan de slag* - *Analysedocument NHN is bijlage van Ruimtelijk Voorstel*
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 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

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
september 2024 – versie 29 augustus 2024

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
NOVEX Groene Hart															NOVEX Groene Hart: dit proces loopt vooralsnog mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel, geen aparte planning beschikbaar
NOVEX Schiphol						Uitloop 20-06									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							Q3								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
Meer ruimte voor woningen, hieronder valt ook lintbebouwing								Q4							Meer ruimte voor woningen wordt als onderdeel van de wijziging van de Omgevingsverordening uiteindelijk als A-stuk aan PS voorgelegd in Q4
Maatwerk locaties woningbouw (in het kader van meer ruimte voor wonen)															Concept notitie maatwerk in GS juli, ter bespreking in commissie 9 september en vaststelling aansluitend in GS (B-agenda)
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)								Q4							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 Q4
Lange Weeren															Planning volgt
Kustvisie aan het meer 2030															Planning volgt
Kustpact															Kustpact de beide samenwerkingsverbanden hebben een einddatum 31 december 2025. Landelijk wordt tijdens het BO besproken welke invullingen partijen er in de toekomst aan willen geven. Voor de samenwerking in NH hebben partijen gevraagd naar een evaluatie van de afgelopen periode als basis voor nieuwe afspraken. Ook dit moet nog gestart worden en komt waarschijnlijk Q2-3 2025 richting besluitvorming
Ontheffingsverzoek Twiskeweg														Rommel	B-agenda 11 maart 2024. Komt terug in de commissie. Naar verwachting september of oktober 2024 op B-agenda
Omgevingswet														Rommel	Q3 2024 Er wordt een filmpje gemaakt en gedeeld met PS. Dit wordt na het reces

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
september 2024 – versie 29 augustus 2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Omgevingsverordening														Rommel	De Omgevingsverordening kent een vaste jaarlijkse cyclus. Dat betekent twee keer per jaar een ronde wijziging werkingsgebieden. Wordt ter informatie of ter bespreking aangeboden aan de commissie (afhankelijk van de zwaarte van de voorgestelde wijzigingen 'groots meeslepend'/'klein ingrijpend') in juni (ronde I) resp. november (ronde II). Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van het eindconcept in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															
Uitvoeringsagenda Investeringskader woningbouwontwikkeling														Beemsterboer	
Rapportage Bouwambassadeur									Q4					Beemsterboer	
Actieplan Wonen							A-stuk								In het actieplan wonen krijgen alle woonactiviteiten een plek. Uitwerking na de zomer richting Staten, A-agenda -11 maart BOT-overleg actieplan wonen -3 juni interactieve sessie Actieplan Wonen

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	09-09-2024
Tijd	18:45 - 23:10
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 6 september 2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0	**Overleg ROCOV 17:45 -18:15 uur**
0	**TB IMPI 18:15 - 18:45**
1	**Opening en mededelingen**
2 18:45	**Inspreekhalfuur**
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**A-agenda Financiën**
4.a 19:15	**Tweede Begrotingswijziging 2024** In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024. Daarnaast bevat deze begrotingswijziging de bijstellingen voor 2024 uit de kaderbrief 2025.

Begrotingswijzigingen worden voorafgaand aan de vaststelling in PS behandeld in de Statencommissies. Elke commissie bespreekt deze vanuit de vakinhoudelijke invalshoek. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de commissie Bestuur.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de te nemen besluiten zoals beschreven in de Statenvoordracht. U bespreekt met de commissie de stukken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie Ruimte. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

5 A-Agenda Wonen

5.a Actieagenda Wonen 2024-2028

20:00

Toelichting: Het college heeft de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 opgesteld en legt deze besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Het doel van deze actieagenda is het snel helpen terugdringen van de woningnood in Noord-Holland, de agenda bevat de acties waarmee de provincie dit wil bereiken. De provincie wil de woningbouw versnellen met kortere procedures, extra deskundigen en subsidies. Ook worden op basis van deze agenda en in uitwerking op de bestaande woondeals met gemeenten aanvullende overeenkomsten gesloten over het aantal te bouwen woningen, de doelgroepen voor deze woningen en de betaalbaarheid.

Behandelvoorstel:
Provinciale Staten adviseren over de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028. Daarnaast wordt u gevraagd om met het vaststellen van de actieagenda de motie M166-2023 ‘aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders’ te beschouwen als afgedaan.
De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

7 A-agenda Mobiliteit

21:10

7.a Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024- 2028 (NIKG)

Toelichting: 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 (uitgedrukt in beeldkwaliteitsniveaus) 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. De NIKG 2024-2028 wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

7.b Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi)

Toelichting: De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) geeft inzicht in het presteren van de provinciale wegen en fietspaden en signaleert knelpunten. Het helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringen die bijdragen aan een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjaren programma Infrastructuur 2025 (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur bespreken. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

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

9 C-agenda Mobiliteit

9.a Mobiliteit: Onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid (C-agenda Ruimte 9-9-2024)

De provincie is een onderzoek gestart naar het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid. Daarin wordt bekeken wat de consequenties zijn van het mobiliteitsbeleid van de provincie voor diverse doelgroepen. Met dit besluit informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over dit onderzoek.

9.b Mobiliteit: Wijzigingsbesluit uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen (C-agenda Ruimte 09-09-2024) 2024

Er vallen te veel slachtoffers in het verkeer; vooral oudere fietsers zijn kwetsbaar. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt en draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Het programma Doortrappen heeft als doel om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Door een aanpassing van de subsidievoorwaarden kunnen 25 Noord-Hollandse gemeenten dit programma in 2024 aanbieden aan hun oudere inwoners.

9.c Mobiliteit: Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

De provincie en haar partners werken aan een robuuste oplossing voor de overlast van de N203 bij Krommenie en Assendelft. Hiervoor is nu een plan van aanpak gemaakt. Er worden vijf stappen doorlopen en aan het eind (in 2027) besluiten GS of een van de onderzochte varianten een robuuste oplossing kan vormen.

9.d Mobiliteit: Verslag werkbezoek Baden-Württemberg (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Op 16 en 17 mei 2024 bracht gedeputeerde Olthof een werkbezoek aan de deelstaat Baden-Württemberg in Duitsland. Dit bezoek stond in het teken van kennisdeling op het gebied van mobiliteit én het verkennen van mogelijke onderwerpen waarop Baden-Württemberg en de Provincie Noord-Holland kunnen samenwerken. Het verslag van deze reis wordt aan PS aangeboden.

9.e Mobiliteit: Informeren PS over brieven minister Infrastructuur en Waterstaat (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Recent hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat twee brieven naar de Tweede Kamer gestuurd: een "MIRT verzamelbrief" en een

brief over het Basiskwaliteitsniveau Spoor. Beide brieven bevatten onderwerpen die ook voor de Provincie Noord-Holland van belang zijn. Daarom worden Provinciale Staten geïnformeerd over beide brieven.

9.f **Mobiliteit: Intentieovereenkomst Verbetering N231 Zuid (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

De provincie Noord-Holland gaat samen met de gemeente Aalsmeer en de Vervoerregio Amsterdam onderzoeken hoe de doorstroming op de kruispunten van de N231 met de Bachlaan en de Mijnsherenweg in Aalsmeer verbeterd kan worden. De kruisingen worden tijdens het groot onderhoud in 2025 aangepakt. Deze intentieovereenkomst waarborgt een aantal samenwerkings- en financiële afspraken om de reconstructie gezamenlijk verder technisch uit te werken.

9.g **Mobiliteit: Provinciale bijdrage Weg om de Zuid, Hoofddorp (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

De provincie werkt in het project 'Weg om de Zuid' samen met de gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam aan het verbeteren van de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze weg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is belangrijk voor de ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in de regio. De provincie is van plan haar bijdrage aan Weg om de Zuid te verhogen van € 55 naar € 58 miljoen.

9.h **Mobiliteit: aanhoudende overlast showracers Hilversumseweg/N525 Laren(C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)**

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Klimaat en RO: Ingekomen brief (Rli) inzake advies 'Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat' (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

10.b **RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (definitief) (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I en de Nota van beantwoording vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen van het Natuurnetwerk Nederland, het Landelijk Gebied en Provinciale Monumenten.

10.c RO: Ingekomen brief inzake Omgevingsverordeing NH2022 (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

10.d Woningbouw: Brief aan Provinciale Staten NH inzake woningbouwproject 'Soppediep' BPL gebied Opperdoes (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

10.e Ruimte: Bezwaarbrief # 1 - laatst geopenbaarde versie van het locatieonderzoek voor een AZC in Santpoort-Zuid (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

10.f Ruimte: Zienswijze Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022 (C-agenda cie Ruimte 9-9-2024)

10.g Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda 09-09-2024)

Provincie Noord-Holland is een traject gestart om samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een Ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord op te stellen. Voor dit Ontwikkelperspectief is een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld.

10.h Ruimte: Voortgang implementatie Omgevingswet (C-agenda 09-09-2024)

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de voortgang van de implementatie van de Omgevingswet in het eerste half jaar van 2024.

10.i Ruimte: Bezwaren laatst geopenbaarde versie locatie-onderzoek AZC Velsen (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

10.j Ruimte: Brief Omgevingsverordening NH en Heemskerkerduingebied (C-agenda Ruimte 09-09-2024)

10.k Ruimte: Ingekomen brief inwoner verbeteren infrastructuur in Den Helder (C-agenda cie Ruimte 09-09-2024)

11 C-agenda Wonen

12 C-agenda Algemeen

12.a IPO: BAC agenda en verslag Ruimte & Leefomgeving - 25 april 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)

Provincie Noord-Holland

12.b **IPO: BAC verslag Ruimte & Leefomgeving - 20 juni 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

12.c **IPO: BAC verslag Ruimte & Leefomgeving - 29 februari 2024 (C-agenda Leefomgeving 16-09-2024 en C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

12.d **MRA: Editie 84 - 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' (maandelijks) - 9 juli 2024 (C-agenda alle commissies september)**

13 **C-agenda Schiphol**

13.a **Luchtvaart / Schiphol: BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol (C-agenda Ruimte 09-09-2024)**

We informeren PS over de vastgestelde zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waarvan mevrouw E. Rommel de voorzitter is. Aanleiding is de consultatie die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft georganiseerd op het aangepaste pakket maatregelen om de geluidhinder in de omgeving van Schiphol terug te dringen. De zienswijze is op 22 juni jl. ingediend bij de minister

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	12-09-2024
Tijd	18:00 - 22:00
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). Het inspreekhalfuur is op maandag 9 september. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (woensdag 11 september2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden.

1	**Heropening commissie Ruimte (vervolg van 9 september 2024)**
2	**A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**
2.a 18:00	**Vaststellen Ruimtelijk voorstel en startnotitie "Regie op de Ruimte"** Toelichting: Op 6 februari jl. hebben GS het concept Ruimtelijk Voorstel "Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel" vrijgegeven voor consultatie. Op basis van de binnengekomen reacties zijn aanpassingen doorgevoerd. Het Ruimtelijk Voorstel beschrijft de ruimtelijke vraagstukken die ontstaan als alle ruimteclaims bij elkaar worden gelegd. Met deze vraagstukken gaan we aan de slag in het vervolgtraject "Regie op de Ruimte". De wijzigingen in ons beleid die daaruit volgen, verwerken we in een actualisatie van de Omgevingsvisie. De startnotitie "Regie op de Ruimte" bevat de kaders voor het vervolgtraject en is de basis voor de bestuurlijke opdracht hiervoor. Behandelvoorstel: Provinciale Staten adviseren over Het Ruimtelijk Voorstel “Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel” en de startnotitie "Regie op de Ruimte". U bespreekt met de commissie het inhoudelijk startpunt en de voorgestelde kaders. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

Update: De agendacommissie heeft aangegeven dat PS de gehele startnotitie wil vaststellen en niet alleen hoofdstuk 4, de kaders. GS heeft hierover een brief ontvangen. Er is een aangepaste voordracht toegevoegd.

2.b **Vaststellen Ontwikkelperspectief NZKG**

20:30

Toelichting: Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben de samenwerkende partijen binnen het Bestuursplatform NZKG, waaronder de provincie Noord-Holland, samen met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat een Ontwikkelingsperspectief Noordzeekanaalgebied opgesteld. Provinciale Staten worden gevraagd om het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid voor het gebied vast te stellen.

Behandelvoorstel:
Met de commissie het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid en het voorstel voor intrekken van de visie Noordzeekanaalgebied 2040 uit 2023 te bespreken. De commissie adviseert Provinciale Staten over de Statenvoordracht. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 30 september 2024.

3 **B-agenda**

21:45

3.a **Motie CU reductie stikstof Schiphol (juni niet behandeld)**

In de vergadering van 13 mei 2024 heeft het Presidium van PS ingestemd met het voorstel dat er een zogenaamde veegbrief komt voor gezamenlijke afdoening van moties die door de actualiteit zijn ingehaald en niet meer uitvoerbaar zijn.

Behandelvoorstel
De commissie wordt gevraagd de Motie Motie M135-2022 - 'Evenredige reductie Schiphol', als afgedaan te beschouwen.

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

Provincie Noord-Holland

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Inhoud	Portefeuille houder	Stand van zaken GS
M69-2024	Motie: Provinciaal bouwbreekijzer.	Volt, GroenLinks, CDA, VVD, PvdA, BBB, ChristenUnie	08-07-2024	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.	Beemsterboer, J.	
M67-2024	Motie: voortzetting ARO, juist nu!	GroenLinks, PvdA, D66, SP, PvdD, Volt, 50plus, ChristenUnie	08-07-2024	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 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.	Rommel, E.	
M40-2024	Motie Onderzoek	CDA, JA21, ChristenUnie,	10-06-2024	PS dragen GS op: Om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe (een	Olthof, J.	

Provincie Noord-Holland

	instandhouding buslijn 200	PvdD, 50PLUS, PVV, D66,VVD, Volt, SP		vorm van) buslijn 200 van Huizen – Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven.		
M20-2024	Motie: Kwetsbare doelgroepen in het OV.	D66, PD, CDA, ChristenUnie	04-03-2024	PS spreken uit dat: – bij het maken van beleid voor het OV deze kern kwaliteiten altijd als uitgangspunt te nemen.	Olthof, J.	15-05-2024 Geen wijzigingen
M144-2023	Motie: Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor schadevergoeding	PvdD, Volt, D66, GroenLinks	06-11-2023	Provinciale Staten roepen GS op om te verkennen hoe boeren die enkel niet-dodelijke middelen gebruiken om dieren te verjagen ook in aanmerking kunnen komen voor schadevergoeding; hierover zo snel mogelijk te rapporteren aan PS.	Beemsterboer, J.	15-05-2024: We zijn in overleg met BIJ12 om te zien hoe we dit gevraagde onderzoek kunnen gaan oppakken. 08-02-2024: Geen wijzigingen
M169-2023	Motie: Autonoom Vervoer in en op de kaart in Noord-Holland	Volt	06-11-2023	PS vraagt GS om: – een nieuwe studie te starten naar de mogelijkheden voor Autonoom Vervoer binnen de provincie en deze in kaart te brengen; – deze studie te richten op het vinden van een geschikte proeflocatie voor het autonoom verplaatsen van mensen en/of goederen op korte- en middellange afstanden.	Olthof, J.	26-06-2024: uit besluitenlijst GS d.d. 25-06-2024: Op 17 mei 2021 is de Focus Smart Mobility 2022-2025 door Provinciale Staten vastgesteld. Smart Mobility-toepassingen bieden kansen bij het aanpakken van de opgaven rondom de klimaat- en energietransitie, woningbouw en bereikbaarheid. Aan Provinciale Staten is toegezegd jaarlijks te rapporteren. De voortgangsrapportage geeft inzicht in de voortgang behaald in 2023. Met deze voortgangsrapportage worden Provinciale Staten verzocht om Motie (M169-2023)

						“Autonoom vervoer in en op de kaart in Noord-Holland” als afgedaan te beschouwen. Besluit GS: 1. De Voortgangsrapportage 2023 Uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025 vast te stellen; 2. Provinciale Staten hierover met brief te informeren; 3. PS voor te stellen de motie (M169-2023) als afgedaan te beschouwen. 15-05-2024: Geen wijzigingen 08-02-2024: De motie is n.a.v. verantwoording van de Focus Smart Mobility op de c-agenda geplaatst van de commissie Ruimte in november. Informatie voor mondelinge beantwoording is aangeleverd. Tevens is toen gemeld dat formele afhandeling gebeurd samen met het aanbieden van de voortgangsrapportage Focus Smart Mobility 2023 voor het zomerreces van 2024.
M167-2023	Motie: steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, ChristenUnie, CDA	06-11-2023	PS vraagt GS om: - te onderzoeken hoe en of de provincie gemeenten kan helpen de doorlooptijd van bouwprojecten kan verkorten, zoals een efficiënter Flora & Fauna onderzoek of inspraakmomenten zonder aan zorgvuldigheid in te boeten; - en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met	Beemsterboer, J.	15-05-2024: Deze thema’s moet in afstemming met het rijk plaatsvinden; we zijn daarover in gesprek. 08-02-2024: geen wijzigingen.

				implementatievoorstel te komen; - en indien nodig met een dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.		
M166-2023	Motie: aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders	Volt, D66, ChristenUnie, CDA, PvdD, JA21	06-11-2023	PS vraagt GS om: . meer aandacht aan jongeren en starters in staand en nog te ontwikkelen woonbeleid te geven.	Beemsterboer, J.	15-05-2024: Er wordt gewerkt aan de Actieagenda Wonen, deze komt na de zomer naar PS. 08-02-2024: We nemen dit mee in het nog op te stellen Actieplan wonen.
M142-2023	Motie deelmobiliteit in beleid	D66, CU, CDA, Volt, BBB	06-11-2023	PS verzoeken het college: - bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het rijk om de wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken; - zelfstandig te lobbyen bij het rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken.	Olthof, J.	15-05-2024: De motie wordt inhoudelijk gekoppeld aan de visie Publieke Mobiliteit. Het verzoek tot afdoening zal worden geagendeerd in de Commissie Ruimte van 27 mei. 08-02-2024: Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer geïnformeerd, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. In de commissie Ruimte van 12 februari zal een afdoeningsvoorstel worden geagendeerd 15-12-2023: uit besluitenlijst GS d.d. 12-12-2023: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik

						van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van gratis OV voor kinderen en diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer; 2. Provinciale Staten door middel van de brief hierover te informeren en voor te stellen moties M142-2023 (deelmobiliteit in beleid) en M180-2023 (geen verdere afschaling van het openbaar vervoer) als afgedaan te beschouwen.
M133-2023	Motie: Circulair, laat maar zien.	PvdD	02-10-2023	PS roepen GS op: - om als voorbeeld en inspiratie een pilotproject in de circulaire en natuur-inclusieve woningbouw te verkennen waarbij de stromen van energie, materiaal, diensten en goederen voor hier en nu, en straks en elders inzichtelijk worden gemaakt; daarover contact op te nemen met relevante partijen (gemeenten etc.) PS zo	Beemsterboer, J.	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.

Provincie Noord-Holland

				snel mogelijk in te lichten over de mogelijkheden van zo'n pilotproject.		
M256-2022	Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid.	PvdA, GroenLinks.	19-12-2022	PS verzoekt het college om: - de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.	Olthof, J.	15-05-2024: In de staf Mobiliteit van gedeputeerde Olthof is op 4 maart jl. gesproken over de uitwerking van de motie. Bij PNH valt het wel of niet doorvoeren van de motie samen met een nieuwe aanbesteding van reclame uitingen in de abri's. Afgesproken is om op basis van ervaringen van aanbestedingen elders in het land een voorstel naar de Staten te sturen. Informatie hiervan komt in juni beschikbaar en daarna komt het voorstel naar de Staten. 08-02-2024: In de commissie van 20 november is een notitie behandeld met 4 opties. Partijen hebben zich uitgesproken over de opties en gedeputeerde Olthof heeft daar kennis van genomen. Buiten de vergadering om heeft hij aangegeven de optie om alle reclame uit de ABRI's te weren verder uit te willen werken. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de

						commissie van 20 november met een notitie te komen. 14-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 Door de uitvoerder van het contract voor reclame-uitingen (OFN) is bezwaar gemaakt tegen deze motie. GS hebben op 5 april 2023 naar de uitvoerder (OFN) gereageerd. PS zijn hierover per brief geïnformeerd (ingekomen stukken april 2023). Deze stukken worden geagendeerd voor een commissie zodra de nieuwe commissies gevormd zijn. Het voornemen is om bij de ingang van het nieuwe contract per 1 januari 2024 de wijziging door te voeren. 21-04-2023: uit besluitenlijst GS 4-4-2023: Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd. Besluit GS: 1. Te reageren op

						het bezwaar dat contractant OFN maakt in reactie op motie 256-2022 middels bijgevoegde brief; 2. PS hierover te informeren middels brief. 25-01-2023: Het besluit is doorgegeven aan de exploitant. In de media is veel aandacht geweest voor deze motie. In januari zijn aanvullende Statenvragen (3) gesteld. Er is een afspraak gemaakt met de exploitant om de gevolgen van Motie te bespreken (30/01). De exploitant en haar onderaannemer hebben een brief met bezwaren gestuurd aan GS (19/01). Er is een juridische toets uitgezet, welke wordt meegenomen in het gesprek met de exploitant op 30/01.
M53-2022	Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.	Rommel, E.	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 landelijkgebied" dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M37-2022	Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen; - Bij positieve	Olthof, J.	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

	standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten			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.		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.
M7-2022	Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	31-01-2022	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken; • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	Olthof, J.	15-05-2024: Geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen 24-10-23: geen wijzigingen. 02-08-2023 Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 24-01-2023 Geen wijzigingen. 24-10-2022 Geen wijzigingen. 09-08-2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de

Provincie Noord-Holland

						Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
M187-2020	Optimaal onderhouden snelfietsroutes	D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD	16-11-2020	PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst; - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	Olthof, J.	15-05-2024: Behandeling NIKG wordt nu voorzien op 30 september 2024. Daarin wordt ingegaan op de vraag gesteld in deze motie. 08-02-2024: Geen wijzigingen. 20-11-2023: Geen wijzigingen 02-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023: Geen wijzigingen 19-01-2023: Geen wijzigingen. 18-10-2022: Geen wijzigingen 29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste

						niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 13-01-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden

						voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak; op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
M185-2020	Varende fietspaden	D66, GroenLinks, CU, PvdA	16-11-2020	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie; - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn; - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	Olthof, J.	15-05-2024: Geen wijzigingen. 08-02-2024: Geen wijzigingen. 20-11-2023: Geen wijzigingen 02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk onderzoek dat momenteel plaatsvindt naar veerponten i.s.m. o.a. andere provincies, Rijkswaterstaat, ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond, is de planning opgeschoven. Eind 2023 krijgen we de resultaten van dit landelijke onderzoek, waarna we deze kunnen gebruiken voor de

						veerpontenaanpak binnen onze provincie (zowel voor de ponten in eigen beheer als de andere 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-

Provincie Noord-Holland

						04-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek

						wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak; op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
M148-2020	Heroverweging Zijpe-	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige	Kocken, R.	15-05-2024: Geen wijzigingen. 08-02-2024: Geen wijzigingen. 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de

	en Hazepolder			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;		eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden

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

						van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een

						mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.
M115-2020	Weidevogels Zijpe	GroenLinks, PvdA	05-10-2020	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen in het verkenningstraject om een integrale afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.	Kocken, R.	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. 05-07-2021 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

Provincie Noord-Holland

						gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M148-2020.

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken
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 zegt 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.	

Provincie Noord-Holland

Plan van aanpak verbinding sweg A8/A9		20-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat het plan van aanpak voor de zomervakantie gereed is en aan de commissie wordt toegezonden	
Zonneladder in Omgevingsverordening NH2022		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.	
Punt 9 Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022		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.	
Capaciteit versnellen woningbouw bij gemeenten		17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt met een voorstel over hoe de ambtelijke capaciteit bij gemeenten verbeterd kan worden. Gedeputeerde Beemsterboer zegt dat als de toezegging is gedaan dat de brief over actief grondbeleid aan de commissie wordt toegezonden, zal dit worden uitgevoerd voorafgaand aan de investering door de provincie. Wonen boven winkels wordt	

				geëvalueerd op basis van een analyse van de succesfactoren. Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe dat de evaluatie hiervan zal worden gecommuniceerd aan de commissie. Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe PS op de hoogte te stellen van alle aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning.	
Onderbestedingen 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.	
Eindresultaat Urgentieconferentie en gevolgen voor de Noord-Hollandse OV-concessies		26-06-2023	Olthof, J.	Om de prijsstijging van 11% te compenseren is een budget van 5 miljoen structureel nodig. Daarom is in een eerder stadium de discussie met de NS en Transdev gestart om beter en ander OV t leveren. Binnenkort vinden gesprekken hierover plaats met gemeentebesturen en na de zomervakantie komt GS hierop terug.	
Afdoening svoorstel	CU	20-02-2023	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof op de vraag van de heer Klein (CU): Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van te voren duidelijkheid over	

motie 75-2020				eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont. Wellicht dit jaar nog.	
Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)		20-02-2023	Olthof, J.	De viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen.	Dit komt terug bij de vaststelling iNHi.
Mondelinge vragen inzake Opheffen bushalte verzorgingshuis	ChristenUnie	19-12-2022	Olthof, J.	Gedeputeeerde Olthof: Ja, er is een betaalbaar alternatief. Mensen die slecht ter been zijn, kunnen ook de Wmo-taxi bestellen. Daar kunnen ze ook een kaart voor krijgen bij Gooi en Vechtstreek. De kosten van Wmo-taxi's zijn vergelijkbaar met de kosten voor het openbaar vervoer. Ik zal het nog wel met de collega's ook van Gooi en Vechtstreek, met de gemeente, nog eens een keer bespreken om te kijken of dat nog een keer extra onder de aandacht gebracht kan worden.	Beantwoording zal spoedig volgen.
Gebiedsgerichte ontheffingen in het kader van de Wet		07-06-2021	Rommel, E. Kocken, R.	Gedeputeerde Rommel heeft met gemeenten en woningbouwers overlegd over een betere bescherming van specifieke soorten. De eenmalige gebiedsaanpak wordt geëvalueerd en er wordt een monitoringsplan opgesteld. Dit wordt later met PS gedeeld worden. Zodra er meer zicht ontstaat op de afronding van de evaluatie, wordt PS hierover geïnformeerd.	

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

				trekken we de motie wellicht in. Gedeputeerde Loggen zegt dit toe.	
Onderzoek tegengaan verrommeling en verkrotting kassen		22-10-2020	Rommel, E.	De VVD vraagt ook hoe Gedeputeerde Staten (C. Loggen) omgaan met het tegengaan van verrommeling en verkrotting van kassen et cetera, nu de Ruimte-voor-ruimteregeling wordt beperkt. Het is wel wat huiswerk, maar ik zou hier ook een onderzoek naar willen doen. Het is een specifieke problematiek, die op een aantal plekken in de provincie voorkomt. Ik zou daar graag met een onderzoek komen. Hoe kunnen we daar het meest effectief mee omgaan?	
Verkenningen discussielocaties		29-09-2020	Rommel, E.	Gedeputeerde Loggen geeft aan dat er voor Castricum, Uitgeest, Wijdemeren en Schagen verkenningen worden gedaan. Zodra die helder zijn, zullen ze ter kennisname met PS worden gedeeld. … Gedeputeerde stelt de volgende afspraak voor. Als uit de verkenning blijkt dat de regels in de Omgevingsverordening goed gevolgd zijn en niet leiden tot een verandering, dan hoeft die discussie zijns inziens niet opnieuw gevoerd te worden. Op het moment dat die wel tot verandering leidt, komt gedeputeerde daar bij PS op terug. De heer Voskuil (PvdA) geeft aan dat de Omgevingsverordening ook voor PS een leerproces is. Hij zou het waarderen als gedeputeerde het vanuit dat perspectief beschouwt. Zou hij er derhalve ook een half A'4tje aan kunnen wijden als er geen wijzigingen zijn, zodat PS zich de termen uit de Omgevingswet en -verordening een beetje eigen kunnen maken? Gedeputeerde Loggen gaat daarmee akkoord,	

				mits PS hem toestaan dat hij dat in geval van geen verandering enkel informatief doet. Ingeval zich wel een verandering voordoet zal gedeputeerde PS actief informeren. Dan ontstaat het gewenste onderscheid.	
lijst alternatieve locaties plaatsen woonunits Twiskeweg			Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt dat er een ontheffing is gegeven voor Skoon maar dat dit vanwege de waterstanden dit niet haalbaar is gebleken. Er is gekeken naar alternatieven en daar is dit voorstel met het ontheffingsverzoek uitgekomen. Hier is een goed en gemotiveerd onderzoek naar gedaan. Gedeputeerde Staten heeft op dit moment geen lijst beschikbaar van de alternatieve locaties. Mevrouw Bouhlel (SP) vraagt of de gedeputeerde de heer Polak kan vragen om een lijst aan te leveren. Mevrouw Berkvens (D66) ontvangt ook graag een lijst inclusief een onderbouwing. Gedeputeerde Rommel zegt toe dat zij deze lijst zal opvragen. Zij legt uit dat het om een gebied gaat dat zowel NNN-gebied en Natura2000 gebied is. De Omgevingsdienst zal in Q2 duidelijkheid geven over het verzoek tot ontheffing voor de soortenbescherming binnen het Natura2000-gebied.	
plaatsen meetstation luchtkwaliteit N203 in			Olthof, J.	petitie plaatsen meetstation aangeboden aan voorzitter en gedeputeerde Olthof. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat er een meetstation geplaatst gaat worden om de uitstoot te meten en om de nauwkeurigheid van de berekeningen te verifiëren. Bovendien wordt overwogen om dit meetstation ook geluidsniveaus te laten meten om zo de impact van de N203 op	

Provincie Noord-Holland

Krommenie				de omgeving vast te stellen. Gedeputeerde Olthof zal binnenkort schriftelijk aan de commissie rapporteren over de resultaten van de eerste verkenningen.	

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16060
Extern Zaak ID	2270407
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	4.a
Titel	Tweede Begrotingswijziging 2024
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	9 september 2024

Toelichting

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mevr. Ir. W. Cavens mba
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235144215
cavensw@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 AUG. 2024

Kenmerk
2270407/2304112

Uw kenmerk

Betreft: Correctie Tweede begrotingswijziging 2024

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming een gecorrigeerde versie van de tweede begrotingswijziging 2024.

Tijdens nadere interne controle is gebleken dat door een technische oorzaak de door uw Staten aangebrachte mutaties op de kaderbrief 2025 voor het begrotingsjaar 2024 niet in de financiële tabellen zijn opgenomen. Dat wordt hierbij hersteld. Het betreft alleen de geel gemarkeerde onderdelen (kolom "Tweede begrotingswijziging").

Wij verzoeken u deze versie in uw besluitvorming te betrekken en bieden onze excuses aan voor het eventueel ervaren ongemak.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

- Tweede begrotingswijziging 2024 gecorrigeerd

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

Tweede begrotingswijziging 2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer 3
2 Financieel overzicht 4
2.1 Verloop begroting 2024 4
2.2 Tweede begrotingswijziging in één oogopslag 4
2.3 Samenvatting Tweede begrotingswijziging 5
3 Overzicht per programma 7
Programma 1 Bestuur 8
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur 10
1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's 11
1.3 Uitvoeren van rijksheertaken 11
1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau 11
Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving 12
2.1 Bijdragen aan de energietransitie 15
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving 15
Programma 3 Ruimte en Wonen 17
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening 20
3.2 Versnellen en programmeren woningbouw 20
3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie 21
Programma 4 Bereikbaarheid 22
4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit 26
4.2 Openbaar vervoer waarborgen 27
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken 27
4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden 28
Programma 5 Natuur en landelijk gebied 29
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur 33
5.2 Beheren van natuur 34
5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen 35
5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water 36
5.6 Versterken kansrijke landbouw 36
Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur 37
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie 39
6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed 40
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen 41
Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie 42
7.1 Algemene dekkingsmiddelen 45
7.2 Organisatie 47
Capaciteitskosten programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie 48
4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 49

1 Inleiding en leeswijzer

Inleiding

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

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een financieel overzicht waarin een samenvatting wordt weergegeven van alle relevante financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in de tweede begrotingswijziging 2024. Hoofdstuk 3 bevat per begrotingsprogramma een overzicht van de financiële wijzigingen. In dit hoofdstuk vindt u voor ieder begrotingsprogramma de financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. De financiële wijzigingen zijn onder de budgettabel toegelicht per beleidsdoel, eveneens het effect van de wijzigingen op het resultaat. Conform de Financiële verordening 2021 worden de financiële wijzigingen per beleidsdoel groter dan € 100.000, toegelicht.

De eventuele structurele gevolgen van bijstellingen worden meegenomen in de begroting 2025. Tot slot vindt u in hoofdstuk 4 de voorgestelde wijzigingen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 2024.

Deze herziene versie van de tweede begrotingswijziging bevat een correctie in de tabellen bij de beleidsprogramma's. De inhoudelijk gewijzigde onderdelen zijn geel gemarkeerd. In de eerder toegezonden versie waren abusievelijk in de kolom "tweede begrotingswijziging" bij de programma's de mutaties uit de kaderbrief 2025 voor het boekjaar 2024 niet meegenomen door een technische inrichtingsfout in de software. De tabel onder het kopje "In een oogopslag" was wel juist. De betreffende kaderbriefmutaties horen in de mutatiekolom meegenomen te worden. Ze zijn door Provinciale Staten vastgesteld bij de kaderbrief en worden in de tweede begrotingswijziging zoals gebruikelijk administratief in de begroting verwerkt. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de lay-out van de toelichtende teksten leesbaarder te maken en is, in het licht van de lopende ontwikkelingen daarover, de tekst over positieve en negatieve bedragen verduidelijkt. Inhoudelijk zijn de toelichtende tabellen niet gewijzigd, deze tabellenzijn daarom niet geel gemarkeerd.

Financiële terminologie

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

Lasten: de begrote kosten voor de provincie Noord-Holland.
Baten: de begrote opbrengsten van de provincie Noord-Holland.
Stortingen: toevoegen aan de reserves.
Onttrekkingen: opnemen van geld uit de reserves.
Incidenteel: als er een duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door PS, of het betreft geen budget voor doorlopend beleid.
Structureel: als er geen duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door PS, of het budget is onderdeel van doorlopend beleid.
Positief bedrag (+): Dit geeft aan dat het een door PS toegekend budget is dat uitgegeven mag worden voor het doel, of dat er sprake is van nadeel voor de provinciale exploitatie. Bijvoorbeeld: Lasten voor project XYZ € 35.000 N'. De 'N' staat voor Nadelig. dan betekent dit dat er € 35.000 aan uitgaven zijn geraamd voor project XYZ.
Negatief bedrag (-): Dit geeft aan dat het een te ontvangen bedrag is of dat er sprake is van voordeel. *Bijvoorbeeld: -€ 10.000 betekent dat er geraamd is dat € 10.000 wordt ontvangen of minder uitgegeven.*

2 Financieel overzicht

2.1 Verloop begroting 2024

Verloop begroting 2024 (x € 1.000 , min is voordelig)	Saldo
Begroting 2024	0
Eerste begrotingswijziging 2024	-3.104
Kaderbrief 2025	-6.734
Tweede begrotingswijziging 2024	17
Begroting totaal na tweede begrotingswijziging	**-9.821**

2.2 Tweede begrotingswijziging in één oogopslag

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

min is voordelig	Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
1 Bestuur	25.220	1.028	26.248
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	73.261	3.742	77.003
3 Ruimte en Wonen	26.262	-9	26.253
4 Bereikbaarheid	251.153	17.301	268.454
5 Natuur en landelijk gebied	167.581	-15.917	151.664
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	75.260	3.400	78.660
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-480.710	-32.049	-512.759
Totaal saldo van lasten en baten	**138.027**	**-22.504**	**115.523**
Stortingen	187.230	137.302	324.532
Onttrekkingen	-328.410	-121.515	-449.925
Totaal mutaties reserves	**-141.180**	**15.787**	**-125.393**
Begrotingsresultaat	**-3.104**	**-6.717**	**-9.821**

2.3 Samenvatting Tweede begrotingswijziging

Hieronder is het overzicht opgenomen van de mutaties in deze begrotingswijziging die een effect hebben op het begrotingsresultaat. In hoofdstuk 3 wordt op programma niveau een uitgebreidere specificatie gegeven van de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024.

Omschrijving	Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.)*	Voordelig (V) /Nadelig (N)
Begrotingsresultaat na Eerste begrotingswijziging 2024	**-3,1**	**V**
Kaderbrief 2025	-6,7	V
Begrotingsresultaat 2024 na Kaderbrief 2025	**9,8**	**V**
Financiële ontwikkelingen met impact groter dan € 200.000		
P1 Bestuur: Capaciteitskosten Statengriffie	0,2	N
P5 Natuur en landelijk gebied: Ophoging budget voor het Groenfonds ten behoeve van de convenantsleningen	0,3	N
P5 Natuur en landelijk gebied: Ophoging lasten voor grondwaterheffing	0,3	N
P6 Economie, leefbaarheid en cultuur: Verhoging baten door hogere inkomsten van Huis van Hilde	-0,3	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Verlaging provinciefonds	2,6	N
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Eindafrekening over 2023 naar aanleiding van de meicirculaire 2024.	-1,0	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Actualisatie renteresultaat	0,3	N
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Hogere baten uit huren	-1,6	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Afrekeningsverschillen	-0,5	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Toerekening capaciteit aan kredieten naar aanleiding van prijsindexatie	-0,6	V
Overige saldo mutaties <€ 200.000	0,3	N
Totaal effect tweede begrotingswijziging Niet budget neutrale wijzigingen	**0,0**	**N**
Begrotingsresultaat na Tweede begrotingswijziging 2024	**-9,8**	**V**

* Een negatief bedrag betekent een verlaging van de inzet van eigen middelen door hogere baten of lagere budgetten en leidt tot een voordeliger, positief begrotingsresultaat.

Begrotingsneutrale wijzigingen

Begrotingsneutrale wijzigingen zijn mutaties die geen effect hebben op het saldo van de begroting . Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wel wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden),

waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 0,1 miljoen zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk 'BN'.

Reserves

Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves hebben wijzigingen hierin geen effect hebben op het begrotingssaldo.

Op basis van een aantal geactualiseerde lasten, maar ook baten op grond van lagere/hogere verwachte uitgaven in 2024, zijn bij programma's de reserve uitgaven verlaagd/verhoogd. Daarnaast vinden er overhevelingen plaats tussen reserves. De laatste zijn technische mutaties. Mutaties in de uitgaven vanuit de reserves, de stortingen in de reserves en de overhevelingen tussen de reserves die geen effect hebben op het begrote resultaat zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'RESV'.

Capaciteitskosten conform CAO-afspraken

Conform de nieuwe CAO zijn de totale capaciteitskosten van de provincie opgehoogd met € 6,9 miljoen. Daarnaast zijn ook de capaciteitskosten die toegerekend worden aan de investeringen verhoogd met € 0,5 miljoen. De stijging van de totale capaciteitskosten (€7,4 miljoen) als gevolg van deze nieuwe CAO zijn vooralsnog tezamen geraamd op beleidsdoel 7.2 In de laatste begrotingswijziging zullen deze lasten verdeeld worden over alle operationele doelen.

3 Overzicht per programma

Programma 1 Bestuur

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	10.946	1.310	12.256
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	8.826	50	8.876
1.3	Uitvoeren van rijksheertaken	656	12	668
1.4	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau	4.851	0	4.851
	Baten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	-59	-375	-434
1.3	Uitvoeren van rijksheertaken	0	-12	-12
	Saldo van baten en lasten	25.220	985	26.205
	Stortingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	1.243	0	1.243
	Onttrekkingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	-1.659	0	-1.659
	Totaal mutaties reserves	-416	0	-416
	Programma Resultaat	**24.804**	**985**	**25.789**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	10.946	1.310	12.256
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	8.876	50	8.926
1.3	Verzekeren van Openbare orde en veiligheid	656	12	668
1.4	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau	4.851	43	4.851
	Baten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	-59	-375	-434
1.3	Verzekeren van Openbare orde en veiligheid	0	-12	-12
	Saldo van baten en lasten	25.270	1.028	26.255
	Stortingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	1.243	-43	1.200
	Onttrekkingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	-1.659	0	-1.659
	Totaal mutaties reserves	-416	-43	-459
	Programma Resultaat	**24.854**	**985**	**25.839**

1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Capaciteitskosten Statengriffie	NBN	223 N				223 N
Het budget voor Asielbeleid wordt overgeheveld van beleidsdoel 3.1 naar het Beleidsdoel 1.1. Omdat dit onderdeel uitmaakt van de Rijksheertaken van de cdK.	BN	450				450 N
Dit betreft de bekostiging van de provinciale regietafels asielbeleid waarvoor wij middelen van het Rijk ontvangen	BN	375 N	-375 V			-
Dit betreft het saldo van de volgende mutaties: - € 7.000,- Arondéuslezing - € 28.000 Bijdrage Randstedelijke Rekenkamer (autonome ontwikkeling) - € 75.000 Onderzoeksbudget interne integriteitsonderzoeken	NBN	110 N				110 N
Mutaties < € 100.000	BN	152 N				152 N

Extra toelichting

Capaciteitskosten Statengriffie

Naar aanleiding van het traject 'Statengriffie van de toekomst' wordt de formatie van de griffie bijgesteld. De griffie wordt structureel versterkt met 2 fte voor de functie van commissiesecretaris waar tegenover staat dat een senior positie niet meer wordt ingevuld. Eerder geaccordeerde overschrijdingen op de formatie worden bestendigd. Daarnaast zijn er voor 2024 incidenteel extra inhuurkosten begroot in verband met het vertrek van de Statengriffier en het traject griffie van de toekomst.

1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Mutaties < € 100.000	BN	68 N				68 N
Mutaties < € 100.000	NBN	-18 V				-18 V

1.3 Uitvoeren van rijksheertaken

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overige mutaties < € 100.000	BN	12 N	-12 V			0

1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overige mutaties < € 100.000	BN	43 N			-43 V	

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	24.250	1.689	25.939
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	57.735	5.677	63.412
	Baten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	-347	-3.614	-3.961
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	-8.377	-10	-8.387
	Saldo van baten en lasten	73.261	3.742	77.003
	Stortingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	33	0	33
2.1	Reserve Warmte Transitie	1.137	0	1.137
2.1	Reserve Energietransitie	33	0	33
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	1.000	0	1.000
2.2	Reserve Bodemsanering	319	126	445
	Onttrekkingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	-850	850	0
2.1	Reserve Warmte Transitie	-6.407	1.055	-5.352
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	-770	0	-770
2.1	Reserve Energietransitie	-2.904	0	-2.904

2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	-2.667	1.500	-1.167
2.2	Reserve Bodemsanering	-1.039	-3.235	-4.274
	Totaal mutaties reserves	-12.114	296	-11.818
	Programma Resultaat	**61.147**	**4.038**	**65.185**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	24.250	3.114	27.364
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	57.735	5.677	63.412
	Baten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	-347	-5.039	-5.386
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	-8.377	-10	-8.387
	Saldo van baten en lasten	73.261	3.742	77.003
	Stortingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	33	0	33
2.1	Reserve Warmte Transitie	1.137	0	1.137
2.1	Reserve Energietransitie	33	0	33
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	1.000	0	1.000
2.2	Reserve Bodemsanering	319	126	445
	Onttrekkingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	-850	-3.479	-4.329
2.1	Reserve Warmte Transitie	-6.407	269	-6.138
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	-770	0	-770
2.1	Reserve Energietransitie	-2.904	-9.412	-12.316
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	-2.667	-4.916	-7.583
2.2	Reserve Bodemsanering	-1.039	-3.235	-4.274

Totaal mutaties reserves	-12.114	-20.647	-32.761
Programma Resultaat	**61.147**	**-16.905**	**44.242**

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Van het Rijk is een specifieke uitkering van € 2,2 miljoen ontvangen voor capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (SPUK CDOKE).	BN	2.235 N	-2.235 V			0
Van het Rijk heeft de provincie geld ontvangen voor het nationaal programma lokale warmtetransitie (SPUK C95).	BN	1.379 N	-1.379 V			0
Kaderbrief 2025 - taakstelling reserves. Vanuit de reserves voor energietransitie wordt € 14,5 miljoen ingezet t.b.v. de taakstelling coalitieakkoord 2023.	KB2025				-14.527 V	-14.527 V
Vanuit de reserves van programma Energietransitie was budget opgenomen voor het opdrachtenbudget voor verschillende onderwerpen bij Energietransitie. Dit kan nu betaald worden uit het structurele budget dat beschikbaar is gesteld bij het coalitieakkoord. Daarom wordt deze onttrekking uit de reserve teruggedraaid.	RESV	-1.905 V			1.905 N	0

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Indexatie: Er wordt prijsindexatie doorgevoerd met betrekking tot de Omgevingsdiensten. De lastenverhoging wordt gedekt uit de stelpost indexatie.	BN	1.896 N				1.896 N
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is aan de provincie een decentralisatie uitkering van € 2 miljoen toegekend voor 'Versterking vergunningverlening maatwerkaanpak'.	BN	2.036 N				2.036 N

Kaderbrief 2025 - taakstelling reserves. Vanuit de reserve Gezonde leefomgeving wordt € 6,4 miljoen ingezet tbv de taakstelling coalitieakkoord 2023.	KB2025				- 6.416 V	- 6.416 V
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is € 126.000 beschikbaar gesteld voor 'Bodembescherming'. Het bedrag wordt gestort in de reserve Bodemsanering.	BN			126 N		126 N
Gezonde leefomgeving: in de begroting was vanuit de reserve Gezonde leefomgeving € 2,6 miljoen opgenomen voor voortzetting van o.a. Hollandse luchten, Programma Tata Steel, Luchtmeetnetten, Scherp vergunnen en Enoses. Een groot deel van deze kosten kunnen gedekt worden uit het structurele budget dat beschikbaar is gesteld bij het coalitieakkoord, daarom wordt dit budget met € 1,5 miljoen verlaagd.	RESV	-1.500 V			1.500 N	0
Bodemsanering: de onttrekking uit de reserve Bodemsanering is verhoogd met € 3,2 miljoen ten behoeve van de hoger begrote lasten voor de subsidieregeling loodverontreiniging (€ 1 miljoen), de bodemtaken van Omgevingsdiensten (€ 640.000), Subsidie Gasfabriek Zaanstad (€ 800.000), BIO Masterplan 't Gooi (€ 350.000) en diverse kleinere projecten.	RESV	3.235 N			-3.235 V	0

Programma 3 Ruimte en Wonen

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	6.046	-699	5.347
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	19.750	2.699	22.449
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	10.578	-350	10.228
	Baten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	-170	0	-170
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	-6.672	-1.699	-8.371
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	-3.270	0	-3.270
	Saldo van baten en lasten	26.262	-49	26.213
	Stortingen			
3.2	Reserve Woningbouw	1.200	78.919	80.119
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-8.000	0	-8.000
	Onttrekkingen			
3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	-272	272	0
3.2	Reserve Woonbeleid	-750	0	-750
3.2	Reserve Woningbouw	-2.650	-1.000	-3.650
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-3.004	0	-3.004
3.2	Resv. subsidies OD 3.4.1	7.688	0	7.688

3.2	Resv. Woningbouw subsidies	-570	0	-570
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	-1.000	350	-650
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-2.017	0	-2.017
3.3	Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	-2.400	0	-2.400
	Totaal mutaties reserves	-11.775	78.541	66.766
	Programma Resultaat	**14.487**	**78.492**	**92.979**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	6.046	-699	5.347
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	19.750	2.739	22.449
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	10.578	-350	10.228
	Baten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	-170	0	-170
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	-6.672	-1.699	-8.371
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	-3.270	0	-3.270
	Saldo van baten en lasten	26.262	-9	26.213
	Stortingen			
3.2	Reserve Woningbouw	1.200	78.879	80.079
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-8.000	0	-8.000
	Onttrekkingen			

3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	-272	272	0
3.2	Reserve Woonbeleid	-750	-1.229	-1.979
3.2	Reserve Woningbouw	-2.650	-4.169	-6.819
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-3.004	0	-3.004
3.2	Resv. subsidies OD 3.4.1	7.688	0	7.688
3.2	Resv. Woningbouw subsidies	-570	0	-570
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	-1.000	350	-650
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-2.017	0	-2.017
3.3	Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	-2.400	0	-2.400
	Totaal mutaties reserves	-11.775	74.103	62.328
	Programma Resultaat	**14.487**	**74.094**	**88.581**

3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Bate	Storting	Onttrekking	Resultaat
Vanuit dit budget wordt € 200.000 gestort in de reserve Mobiliteitsbeleid voor 'Bouwen aan Bereikbaarheid' SBAB.	RESV	-200 V				-200 V
Het budget voor Asielbeleid wordt overgeheveld naar Beleidsdoel 1.1	BN	-450 V				-450 V
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering ontvangen voor 'Uitvoeringskosten omgevingswet'. Het geld komt op dit beleidsdoel tot besteding. Deze lasten zijn neutraal met de ontvangst in het provinciefonds op beleidsdoel 7.1	BN	90N				90 N
In de decembercirculaire 2023 is een decentralisatie uitkering ontvangen voor de NOVEX van € 300.000. € 170.000 van dit budget wordt uitgegeven bij BD 3.1 en wordt daarom hiernaartoe overgeheveld.	BN	170 N				170 N
Overige mutaties < € 100.000	BN	-37 V				-37 V

3.2 Versnellen en programmeren woningbouw

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overheveling vanuit reserve coalitieakkoord naar reserve woningbouw ten behoeve van het investeringskader (€76,42 miljoen), procesgelden (€1 miljoen) en het stadsmakersfonds (€1,5 miljoen).	RESV			78.919 N		78.919 N
Vanuit de reserve Woningbouw is € 1 miljoen opgenomen in de begroting voor de subsidie voor het stadsmakersfonds die staat op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.	RES	1.000 N			-1.000 V	0
Voor het Platform toekomst bestendig bouwen ontvangt de provincie van het Rijk en provincies een bijdrage.	BN	235 N	-235 V			0
De uitvoeringsregeling Flexibele schil wordt opgehoogd naar € 4,5 miljoen. € 1,5 miljoen ontvangen we van het Rijk. Het overige deel van de ophoging komt uit het huidige structurele budget.	BN	1.464 N	-1.464 V			0
Overige mutaties < € 100.000	BN	40 N		-40 V		

KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Woonbeleid wordt 1,2 mln. ingezet t.b.v. de taakstelling coalitieakkoord 2023					-1.229 V	-1.229 V
KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Woningbouw wordt 3,2 mln. ingezet tbv de taakstelling coalitieakkoord 2023					-3.169 V	-3.169 V

3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Voor klimaatadaptatie was een budget opgenomen van € 1 miljoen. Dit wordt verlaagd met € 350.000. Door grote onzekerheid over het budget zijn er wat opdrachten on-hold gezet, waardoor deze uitgaven niet meer in 2024 plaats gaan vinden. Daarom wordt het restant van de reserve klimaatadaptatie verdeeld over 2024 en 2025. Beide jaren is de verwachting dat er € 650.000 uitgegeven gaat worden.	RESV	-350 V			350 N	0

Programma 4 Bereikbaarheid

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	34.527	3.973	38.500
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	66.380	5.479	71.859
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	39.416	1.787	41.203
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	120.968	11.754	132.722
	Baten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	-2.307	-2.037	-4.344
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	-1.753	0	-1.753
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	-6.078	-1.142	-7.220
	Saldo van baten en lasten	251.153	19.814	270.967
	Stortingen			
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205	200	405
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	10.511	4.000	14.511
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	67	12.074	12.141
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	19.574	0	19.574
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	22.199	1.099	23.298
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	12.357	795	13.152
	Onttrekkingen			

4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-1.287	-10	-1.297
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-26.308	3.430	-22.878
4.1	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2	0	-5.156	-5.156
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-3.039	-1.469	-4.508
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-641	0	-641
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	-1.655	0	-1.655
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-2.081	-595	-2.676
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-31.057	-7.024	-38.081
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-11.375	-145	-11.520
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-3.582	0	-3.582
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	-285	0	-285
	Totaal mutaties reserves	-16.397	7.199	-9.198
	Programma Resultaat	**234.755**	**27.013**	**261.768**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	34.527	3.973	38.500
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	66.380	2.979	71.859
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	39.416	1.787	41.203
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	120.968	11.726	132.722
	Baten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	-2.307	-2.037	-4.344
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	-1.753	15	-1.753
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	-6.078	-1.142	-7.220
	Saldo van baten en lasten	251.153	17.301	270.967
	Stortingen			
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205	200	405
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	10.511	4.000	14.511
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	67	12.074	12.141
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	12.357	795	13.152
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	19.574	0	19.574
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	22.199	1.069	23.268
	Onttrekkingen			
4.1	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2	0	-5.156	-5.156
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-1.287	-10	-1.297

4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-26.308	3.430	-22.878
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-3.039	-1.469	-4.508
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	-285	0	-285
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-11.375	-145	-11.520
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-3.582	0	-3.582
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-641	0	-641
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	-1.655	0	-1.655
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-2.081	-595	-2.676
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-31.057	-7.024	-38.081
	Totaal mutaties reserves	-16.397	7.169	-9.228
	Programma Resultaat	**234.755**	**24.470**	**259.225**

4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Vanuit beleidsdoel 3.1 wordt € 0,2 miljoen gestort in de reserve Mobiliteit voor 'samen bouwen aan bereikbaarheid' (SBAB).	RESV			200 N		200 N
Voor doorfietsroutes wordt € 4 mln. vanuit de reserve coalitieakkoord gestort in de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden. Dit bedrag wordt in 2024 ingezet via de uitvoeringsregeling kleine infrastructuur t.b.v. het stimuleren van doorfietsroutes.	RESV	4.000 N		4.000 N	-4.000 V	4.000 N
De uitgaven vanuit de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden worden met € 9,9 miljoen. naar beneden bijgesteld. Dit betreffen de uitgaven vanuit het Algemeen deelplafond UVR Kleine Infrastructurele projecten (KI) 2024	RESV	-9.900 V			9.900 N	0
€ 0,34 miljoen te ontvangen subsidie op de projecten Gooi Vecht en UVR KI 2022	RESV	-338 V			338 N	0
Er wordt € 10,5 miljoen extra onttrokken uit de reserve. Deze is als volg verdeeld: € 3,5 miljoen voor het project Verleende subsidies weg- en fietsinfrastructuur	RESV	3.516 N			-3.516 V	
De werkgeversaanpak voeren we samen uit met partners. PNH ontvangt € 2,0 mln. van derden en betaald zelf € 0,4 mln. gedekt vanuit de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden.	RESV	2.413 N	-2.037 V		-413 V	
€1,6 miljoen Verleende subsidies infra	RESV	1.640 N			-1.640 V	
Hogere lasten van € 1 miljoen lasten voor het project OV SAAL	RESV	1.000 N			-1.000 V	
€0,5 miljoen voor Veilige uitwegen	RESV	528 N			-528 V	
€0,4 miljoen voor GV Knooppunten	RESV	400 N			-400 V	
Hogere lasten van €0,5 miljoen de volgende projecten, waaronder: Fiets File vrij, Crow Kpvv, gedragsbeïnvloeding, Agriport/Coppershorn en overige kleine onttrekkingen	RESV	477 N			-477 V	

4.2 Openbaar vervoer waarborgen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering (DU) ontvangen in verband met ' OV-Voorkomen van tariefstijging' (motie Bikker/Grinwis). Het bedrag wordt gestort in de reserve OV.	BN			4.012 N		4.012 N
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een DU ontvangen in verband met 'OV-aanbod verbeteren en op peil houden' (motie Bikker/Grinwis). Het bedrag wordt gestort in de reserve OV.	BN			3.766 N		3.766 N
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een DU ontvangen in verband met 'Compensatie van de herijking studenten OV-reisproduct' (motie Krul). Het bedrag wordt gestort in de reserve OV.	BN			4.296 N		4.296 N
Proceskosten openbaar vervoer concessies	RESV	329 N			-329 V	
KB2025 Beleidsvoorstellen: Betreft de verwerking van regel M 'Structurele financiering OV-studentenkaart' uit de Kaderbrief 2025.	NBN	-2.500 V				-2.500 V
Hogere lasten van € 0,8 miljoen ten behoeve van de OV Projecten waaronder OV visie: Zero Emissie (ZE) investeringen laadinfrastructuur	RESV	810 N			- 810 V	
Hoger lasten van € 0,3 miljoen ten behoeve van UVR haltetoegankelijkheid 2023	RESV	330 N			-330 V	

4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor gladheidsbestrijding, verkeersmanagement en elektriciteit verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	1.787 N				1.787 N
KB2025 technische bijstellingen: overige mutaties <€100.000	NBN		15N			15N

4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Prijsindexatie. Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor onderhoud van de provinciale infrastructuur verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	2.698 N				2.698 N
Prijsindexatie. Vanwege prijsindexatie zijn de stortingen in de reserves groot onderhoud wegen (€ 1,1 miljoen) en vaarwegen (€ 0,8 miljoen.) verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN			1.894 N		1.894 N
Projecten voor derden. Vanwege indexatie van de bijdragen aan het project Zaanbrug van de gemeentes Wormerland en Zaanstad verhogen we de baten en de lasten met € 1,1 miljoen.	BN	1.142 N	1.142 V			0
Voor groot onderhoud aan wegen en vaarwegen wordt € 7,2 miljoen aan hogere uitgaven verwacht. Ter dekking wordt € 7,2 miljoen meer onttrokken aan de reserves groot onderhoud wegen (€ 7 miljoen) en vaarwegen (€ 0,1 miljoen).	RESV	7.169 N			-7.169 V	0
Ten laste van de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid derden (BD 4.1) wordt € 150.000 aan lasten begroot voor de realisatie van het project N239-09 Tijdelijke maatregel kruispunt N239-Agriport/Coppershorn. Dit betreft het restantbudget van De Kop Werkt	RESV	150 N				150 N
Reserve OPI: Onttrekkingen ten laste van de reserve OPI verdeeld in de volgende projecten: • €0,1 miljoen extra voor het project Bereikbaarheid Gooi en Vechtstreek • €0,4 miljoen extra voor het project Studie & restant fietsknelpunten • €0,1 miljoen extra voor voorbereidingskosten van het project N203-16 KT Krommenie	RESV	595 N			-595 V	0
KB2025 technische bijstellingen: betreft de verwerking van regel H 'Areaaluitbreiding variabel onderhoud' uit de Kaderbrief 2025.	NBN			-30V		-30V
KB2025 technische bijstellingen: betreft de verwerking van regel H 'Areaaluitbreiding vast onderhoud' uit de Kaderbrief 2025.	NBN	-28V				-28V

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	87.882	-14.733	73.149
5.2	Beheren van natuur	51.872	260	52.132
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	24.354	7.596	31.950
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	8.033	79	8.112
5.5	Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	12.900	0	12.900
5.6	Versterken kansrijke landbouw	5.863	455	6.318
	Baten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	-13.058	-5.318	-18.376
5.2	Beheren van natuur	-898	-100	-998
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	-5.700	-5.300	-11.000
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	-3.667	50	-3.617
	Saldo van baten en lasten	167.581	-17.011	150.570
	Stortingen			
5.1	Reserve Groen	17.201	-495	16.706
5.1	Reserve Groene Uitweg	107	0	107
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	4.058	0	4.058
5.3	Reserve Landschap	4.000	0	4.000

5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	854	0	854
5.4	Reserve Waterrecreatie	1.562	0	1.562
5.5	Reserve PPLG	10.900	0	10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.1	Reserve Laag Holland	-714	0	-714
5.1	Reserve Groen	-64.306	10.466	-53.840
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-118	0	-118
5.1	Reserve Groene Uitweg	-4.830	95	-4.735
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-6.403	4.186	-2.217
5.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	-4.262	0	-4.262
5.3	Reserve Landschap	0	-140	-140
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-3.182	-2.156	-5.338
5.3	Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee	-2.951	0	-2.951
5.4	Reserve Waterrecreatie	-3.053	181	-2.872
5.5	Reserve PPLG	-10.900	0	-10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	-2.505	-455	-2.960
	Totaal mutaties reserves	-63.342	11.682	-51.660
	Programma Resultaat	**104.239**	**-5.329**	**98.910**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	87.882	-13.671	73.149
5.2	Beheren van natuur	51.872	260	52.132
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	24.354	7.618	31.950
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	8.033	-1.361	6.662
5.5	Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	12.900	0	12.900
5.6	Versterken kansrijke landbouw	5.863	455	6.318
	Baten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	-13.058	-5.318	-18.376
5.2	Beheren van natuur	-898	-100	-998
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	-5.700	-5.300	-11.000
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	-3.667	1.500	-2.167
	Saldo van baten en lasten	167.581	-15.917	150.570
	Stortingen			
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	4.058	0	4.058
5.1	Reserve Groen	17.201	-1.494	15.707
5.1	Reserve Groene Uitweg	107	-63	44
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	854	-22	832
5.3	Reserve Landschap	4.000	-4.000	0
5.4	Reserve Waterrecreatie	1.562	-10	1.552

5.5	Reserve PPLG	10.900	0	10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-6.403	4.186	-2.217
5.1	Reserve Laag Holland	-714	0	-714
5.1	Reserve Groen	-64.306	10.466	-53.840
5.1	Reserve Groene Uitweg	-4.830	95	-4.735
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-118	0	-118
5.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	-4.262	0	-4.262
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-3.182	-2.156	-5.338
5.3	Reserve Landschap	0	-3.713	-3.713
5.3	Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee	-2.951	0	-2.951
5.4	Reserve Waterrecreatie	-3.053	-1.147	-4.200
5.5	Reserve PPLG	-10.900	0	-10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	-2.505	-455	-2.960
	Totaal mutaties reserves	-63.342	1.687	-61.655
	Programma Resultaat	**104.239**	**-14.230**	**90.009**

5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Lagere bijdrage van derden voor o.a. de kosten van het baggerproject dat gezamenlijk betaald wordt binnen het Gebiedsprogramma Oostelijke Vechtplassen (OVP) omdat het project baggeren fase 1 dit jaar afloopt.	RESV		682 N		-682 V	0
Lagere lasten en lagere onttrekking uit de reserve OVP, uitgaven zijn doorgeschoven naar volgende jaren.	RESV	-5.058 V			5.058 N	0
Verhoging van het budget voor de factuur van het Groenfonds ten behoeve van de convenants leningen. Zie onderstaande uitgebreidere toelichting.	NBN	256 N				-256
De verwachte uitgaven uit de reserve Groen is lager, de achterliggende gegevens hierover staan in het PNN 2025 (Programma Natuurnetwerk) dat eind 2024 aan uw Staten zal worden voorgelegd.	RESV	-16.256 V			16.256 N	0
De geraamde lasten en baten voor de middelen voor het Programma Natuur (SPUK L16) worden in 2024 verhoogd. Deze raming wordt ook opgenomen in het PNN 2025. Zie onderstaande toelichting.	BN	3.887 N	-3.887 V			0
We verwachten het gehele bedrag dat voor "Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (SPUK L25)" ontvangen is m.b.t. het voorstel "Integrale aanpak stikstof reductie Rondehoep" dit jaar uit te geven.	BN	939 N	-939 V			
Hogere baten en lasten voor Vitaal Platteland (SPUK L7) in verband met de subsidie die in 2023 verstrekt is aan Staatsbosbeheer (SBB) voor Waterland Oost fase 1. Omdat deze subsidie hoger was dan € 1,5 miljoen moeten de lasten aansluiten op de werkzaamheden en daarmee over de jaren 2024 en 2025 verdeeld worden.	BN	900 N	-900 V			
In 2023 is grond aangekocht voor NNN. De afwaardering is uitgekomen op € 12,1 miljoen, waarvan € 6 miljoen al eerder was begroot. Dit bedrag wordt van reserve Groen overgeheveld naar de reserve Waardevermindering grondaankopen groen.	RESV				-6.055 N	-6.055
Hogere bijdragen van derden door wijziging in fasering van projecten, zoals Diemerscheg en Schil Naardermeer. Betreft de reserve Groen.	RESV		-274 V		274 N	0
Door lagere verwachte uitgaven aan projecten Groene Uitweg zijn de lasten en de onttrekking aan de reserve Groene Uitweg verlaagd.	RESV	-95 V			95 N	0
Mutaties afzonderlijk < € 100.000	RESV	199 N			-199 V	0

Technische omzetting dekking capaciteitskosten van reserve naar exploitatie.	BN	1.557 N		-1.557 V		

Extra toelichting

Factuur Groenfonds

De voorlopige eindfactuur voor rente en aflossing van de zogenaamde convenantsleningen aan het Nationaal Groenfonds komt uit op een bedrag van € 317.000. Het beschikbare budget van € 61.000 (wat in 2024 nog beschikbaar is uit de technische bijstelling in de Kaderbrief 2023) zal met € 256.000 verhoogd moeten worden, hiervoor is geen ander budget binnen Programma 5 (Natuur en landelijk gebied) beschikbaar. Het Groenfonds geeft als verklaring van dit hogere bedrag aan dat eerdere schattingen m.b.t. de restantverplichting van provincie Noord-Holland aan het Groenfonds waren gebaseerd op de op dat moment beschikbare gegevens, waarbij de rentelasten nog niet exact konden worden berekend, omdat deze zijn gebaseerd op variabele tarieven. Naar nu blijkt zijn deze rentelasten hoger dan destijds (in 2021 en 2023) geraamd.

Programma Natuur SPUK L16

Deze wijziging wordt vnl. veroorzaakt doordat er in 2023 subsidies verstrekt zijn met een bedrag hoger dan € 1,5 miljoen waarvan volgens de BBV de last in het jaar van de werkelijke bestedingen genomen moet worden (dit valt grotendeels in 2024) en hiernaast worden er in 2024 nog enkele subsidies Buiten een uitvoeringsregeling verstrekt.

Technische omzetting dekking capaciteitskosten van reserve naar exploitatie.
Jaarlijks wordt circa € 1,5 mln. in de reserve groen en de reserve groene uitweg gestort en ook weer onttrokken ter dekking van capaciteitskosten voor de uitvoering van het PNN. Met deze omzetting loopt de geldstroom niet langer via de reserves maar worden de capaciteitskosten rechtstreeks vanuit de exploitatiebegroting gedekt.

5.2 Beheren van natuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Bate	Storting	Onttrekking	Resultaat
Hogere lasten en baten voor de bijdrage Ganzenplan omgeving Schiphol (SPUK E109). Zie onderstaande toelichting.	BN	100 N	-100 V			
Aanvalsplan Grutto: Op basis van de meicirculaire 2024 wordt de algemene uitkering verhoogd met € 160.000. Dit bedrag is bestemd voor het Aanvalsplan Grutto.	BN	160 N				160 N

Extra toelichting

Middelen voor het Convenant 'Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol' worden middels een subsidie buiten UVR beschikt aan de Faunabeheereenheid Noord-Holland ten behoeve van het samen met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht uit te voeren van het onderdeel 'Populatiespoor' dat in dit convenant is opgenomen.

5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Hogere lasten en hogere onttrekking aan de reserve Landschap voor twee subsidies buiten UVR.	RESV	140 N			-140 V	0
Hogere baten en lasten op middelen Veenweide (SPUK L10). Zie onderstaande toelichting.	BN	5.300 N	-5.300 V			0
Hogere lasten en onttrekkingen uit de reserve Cofinanciering Waddenzee. Op basis van het geactualiseerde Bestedingsplan 2024 worden de uitgaven gelijkmatiger over de komende jaren verdeeld. Zie onderstaande toelichting.	RESV	2.156 N			-2.156 V	0
Overige mutaties < € 100.000	BN	22 N		-22 V		0
KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Landschap wordt € 7,6 miljoen ingezet voor de taakstelling coalitieakkoord 2023	KB 2025			-4.000 V	-3.573 V	-7.573 V

Extra toelichting

SPUK middelen Veenweide (L10).

Dit is een voorlopige raming omdat het streven is alle middelen uiterlijk 31-12-2025 te hebben ingezet. Er loopt echter momenteel een initiatief om als gezamenlijke zes Veenweide-provincies in IPO-verband verlenging aan te vragen. Als daartoe in de tweede helft van 2024 wordt besloten, wordt de raming daarop aangepast.

Reserve Cofinanciering Waddenzee.

De voornaamste oorzaak van deze verhoging is het verstrekken van een aantal extra subsidies buiten uitvoeringsregeling, o.a. voor de projecten 'Cultuurlandschappen' (€ 700.000) en 'Wad gaat om' - inzameling zwerfplastic (€ 600.000).

5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Het verschil tussen de baten van de grondwaterheffing en de daaraan gerelateerde lasten, wordt met de voorziening grondwaterheffing afgerekend. Daarom zouden in de begroting de baten en lasten gelijk moeten zijn. De baten waren begroot op € 800.000 en de lasten op € 490.000. Met deze mutatie zijn zowel de baten als de lasten begroot op € 750.000.	NBN	260 N	50 N			310 N
Van het Rijk ontvangen we voor de subsidie op de lijst buiten uitvoeringsregeling PWN, ondergrondse drinkwaterberging € 1,5 miljoen. Omdat de last boven de € 1,5 miljoen is mogen de baten en lasten niet in 1 jaar genomen worden. In 2024 wordt € 50.000 als last genomen. Het resterende bedrag wordt nu naar beneden bijgesteld en wordt in komende jaren opgenomen.	BN	-1.450 V	1.450 N			0
Lagere lasten en onttrekking uit de reserve Waterrecreatie. Op verschillende projecten is het bestedingsplan gewijzigd, bijvoorbeeld voor de kosten SAIL 2025 waarvoor het gehele bedrag bij de Eerste Begrotingswijziging 2024 geraamd is, maar de kosten lopen deels door in 2025.	RESV	-181 V			181 N	0
Overige mutaties < € 100.000	BN	10 N		-10 V		0
KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Waterrecreatie wordt € 1,3 miljoen ingezet voor de taakstelling coalitieakkoord 2023.	KB2025				-1.328 V	-1.328 V

5.6 Versterken kansrijke landbouw

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
De lasten en de onttrekking aan de reserve cofinanciering Europese landbouwprojecten worden hoger conform het geactualiseerde bestedingsplan. De raming is aangepast aan de openstelling van GLB (Gemeenschappelijk Landbouwbeleid) en LEADER projecten.	RESV	455 N			-455 V	0

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	32.174	9.260	41.434
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	22.213	-1.287	20.926
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	20.948	2.072	23.020
	Baten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	-75	-5.453	-5.528
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	0	-300	-300
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	0	-1.425	-1.425
	Saldo van baten en lasten	75.260	2.867	78.127
	Stortingen			
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	4.922	0	4.922
6.1	Reserve Circulaire Economie	1.180	0	1.180
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.079	0	4.079
	Onttrekkingen			
6.1	Reserve Circulaire Economie	-1.180	-228	-1.408
6.1	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	0	-2.693	-2.693
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	0	-1.019	-1.019
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-8.808	0	-8.808

6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-10.444	0	-10.444
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-5.350	1.350	-4.000
6.2	Resv. Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	-885	0	-885
	Totaal mutaties reserves	-16.486	-2.590	-19.076
	Programma Resultaat	**58.774**	**277**	**59.051**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	32.174	9.510	41.434
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	22.213	-1.004	20.926
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	20.948	647	21.595
	Baten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	-75	-5.453	-5.528
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	0	-300	-300
	Saldo van baten en lasten	75.260	3.400	78.127
	Stortingen			
6.1	Reserve Circulaire Economie	1.180	0	1.180
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	4.922	0	4.922
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.079	-258	3.821
	Onttrekkingen			

6.1	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	0	-2.693	-2.693
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	0	-3.150	-3.150
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-8.808	0	-8.808
6.1	Reserve Circulaire Economie	-1.180	-1.108	-2.288
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-5.350	1.350	-4.000
6.2	Resv. Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	-885	0	-885
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-10.444	0	-10.444
	Totaal mutaties reserves	-16.486	-5.859	-22.345
	Programma Resultaat	**58.774**	**-2.459**	**56.315**

6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
In de decembercirculaire is een decentralisatieuitkering ontvangen voor de NOVEX van € 300.000. € 170.000 van dit budget wordt uitgegeven bij BD 3.1 en wordt daarom hiernaartoe overgeheveld.	BN	-170 V				-170 V
MKB We verwachten het bedrag dat beschikbaar is voor de "subsidieregeling MKB Innovatiestimulering Regio en Topsectoren 2024" dit jaar uit te geven. De subsidiemodule MIT in titel 3.4 van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies heeft als doel de innovatie te bevorderen bij het mkb en om het mkb beter aan te laten sluiten bij de innovatie-agenda's van de topsectoren en het MTIB.	BN	5.453 N	-5.453 V			0
Circulaire Economie Tijdens de taakstelling capaciteit is besloten om € 228.000 te dekken uit de reserve Circulaire Economie.	RESV	228 N			-228 V	0
Voor de afwikkeling van regelingen van Motie 42/EHDF zijn er middelen gereserveerd in de HIRB+ reserve. Het betreft de regelingen 'HIRB toekomstige winkelgebieden' en 'HIRB Duurzaamheid 2023'.	RESV	1.019 N			-1.019 V	0

Vanuit de reserve Havencomplexen wordt € 2,7 miljoen opgenomen in de begroting dit is voor 3 subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling namelijk: - Gemeente Velsen Binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade (€ 1 miljoen); - Gemeente Beverwijk Revitaliseren haven Beverwijk – Opstellen toekomstplan (€ 500.000); - Gemeente Beverwijk, Revitaliseren haven Beverwijk – Herstel Noorderkade en talud (€ 1 miljoen). Daarnaast is er nog € 140.000 opgenomen voor de Energiehaven IJmuiden en € 53.000 voor inzet personeel.	RESV	2.693 N			-2.693 V	0
KB2025- taakstelling reserves. Vanuit de reserve Circulaire economie en de reserve Herstructurering bedrijventerreinen wordt €3 miljoen ingezet tbv de taaakstelling Coalitieakkoord 2023.	KB2025				-3.011V	-3.011V
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel U 'Financiële correctie regionale economie' uit de Kaderbrief 2025	NBN	250 N				250 N

6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Indexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor Huis van Hilde, Steunpunt Monumenten en UvR Rijksmonumenten verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	63 N				63 N
Inkomsten Huis van Hilde Baten raming Huis van Hilde op basis van nieuwe inzichten na 'inhousing' horeca en zaalverhuur 2024.	NBN		-300 V			-300 V
Vanuit de reserve Stelling van Amsterdam was € 1,2 miljoen opgenomen als onttrekking voor de lijst subsidie buiten uitvoering voor Ford Middenweg. Omdat deze subsidie is komen te vervallen, wordt de onttrekking nu teruggedraaid.	RESV	-1.200 V			1.200 N	0
Voor de lijst subsidie buiten uitvoering Stichting Uitermeer, restauratie plofhuisjes was € 250.000 opgenomen. Het bedrag is aangepast naar € 100.000.	RESV	-150 V			150 N	0
Uitvoeringskosten uitvoeringsregeling subsidie restauratie rijksmonumenten Noord-Holland	BN	258 N		-258 V		0

KB2025 technische bijstellingen: overige mutaties <€ 100.000. Neutraal met onttrekking bij Beleidsdoel 7.2 (Algemene reserve).	BN			25 N		25 N

6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Van het Rijk heeft de provincie € 1,4 miljoen ontvangen voor het ontzorgingsprogramma maatschappelijk vastgoed (SPUK C13/C86). De baten en lasten worden opgenomen in de begroting.	BN	1.425 N	-1.425 V			
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor Probiblio verhoogd ten laste van de stelpost indexatie. De ophoging omvat ook een correctie op 2023.	BN	234 N				
Overheveling sponsoring Vanuit het sport budget is besloten extra geld over te hevelen naar sponsoring. FP wacht op input van beleidsmedewerker	BN	-100 V				
UVR Herbeschikkingsbesluit / UVR Verduurz. Dorps-buurthuizen Vanuit motie 42 zijn er nog verplichtingen uit 2023 van deze twee UVR's die ten laste komen van de Algemene Reserve. Hiervoor is een kasraming opgenomen	NBN	513 N				513 N

Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	24.974	-22.027	2.947
7.2	Organisatie	92.251	9.468	101.719
	Baten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	-597.728	-13.249	-610.977
7.2	Organisatie	-207	0	-207
	Saldo van baten en lasten	-480.710	-25.808	-506.518
	Stortingen			
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	6.000	6.055	12.055
7.1	Reserve Coalitieakkoord	67.868	0	67.868
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
	Onttrekkingen			
7.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	-53.000	0	-53.000
7.1	Reserve Coalitieakkoord	-12.481	-82.920	-95.401
7.2	Algemene Reserve	-23.025	-513	-23.538
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	-6.650	-2.274	-8.924
7.2	Reserve Huisvesting	-782	0	-782
	Totaal mutaties reserves	-20.650	-79.652	-100.302

Programma Resultaat	-501.360	-105.460	-606.820

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	24.974	-12.406	2.947
7.2	Organisatie	92.251	9.468	101.719
	Baten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	-597.728	-29.111	-610.977
7.2	Organisatie	-207	0	-207
	Saldo van baten en lasten	-480.710	-32.049	-506.518
	Stortingen			
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	6.000	6.055	12.055
7.1	Reserve Coalitieakkoord	67.868	39.994	107.862
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
	Onttrekkingen			
7.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	-53.000	0	-53.000
7.1	Reserve Coalitieakkoord	-12.481	-82.919	-95.400
7.2	Algemene Reserve	-23.025	-1.479	-24.504
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	-6.650	-2.274	-8.924
7.2	Reserve Huisvesting	-782	0	-782
	Totaal mutaties reserves	-20.650	-40.623	-61.273
	Programma Resultaat	**-501.360**	**-72.672**	**-574.032**

7.1 Algemene dekkingsmiddelen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Uitwerking meicirculaire 2024 provinciefonds: op basis van de meicirculaire van het provinciefonds is de algemene uitkering met €2,6 miljoen verlaagd.	NBN		2.598N			2.598N
Uitwerking meicirculaire 2024: de eindafrekening over 2023 heeft plaatsgevonden in de meicirculaire. Dit zorgt voor een hogere uitkering van €978.000	NBN		-978V			-978V
Uitwerking meicirculaire 2024: via de algemene uitkering is een bedrag toegekend voor 'Aanvalsplan Grutto'. Het gaat om €160.000. Zie ook beleidsdoel 5.2	BN		-160V			-160V
Uitwerking meicirculaire 2024: via de algemene uitkering wordt een bedrag toegekend voor 'bodembescherming'. Dit bedrag wordt gestort in de reserve Bodemsanering (zie ook beleidsdoel 2.2)	RESV		-126V			-126V
Uitwerking meicirculaire 2024: in de meicirculaire zijn een aantal decentralisatie uitkering (DU's) toegekend. Het gaat hierbij om de volgende uitkeringen: • DU Uitvoeringskosten omgevingswet ad €90.000 (zie ook beleidsdoel 3.1); • DU OV-voorkoming tariefstijging ad €4 miljoen (zie ook beleidsdoel 4.2) • DU OV- aanbod verbeteren en op peil houden ad €3,8 miljoen (zie ook beleidsdoel 4.2); • DU OV- compensatie van de herijking studenten OV-reisproduct ad €4,3 miljoen (zie ook beleidsdoel 4.2) • DU Vergunningverlening maatwerkaanpak ad €2 miljoen (zie ook beleidsdoel 2.2).	BN		-14.200V			-14.200V
Dividend: in 2023 is de RON geliquideerd. Het nog te ontvangen dividend is in 2023 verrekend met het aandelenbelang. Omdat het dividend oorspronkelijk in 2024 was geraamd moet dat nog afgeboekt worden in 2024. Dit gaat om een bedrag van €168.000.	NBN		168N			168N
Renteresultaat: de rentelasten van het renteresultaat worden met €300.000 opgehoogd. Dit wordt veroorzaakt door het extra aantrekken van €40 miljoen aan vreemd vermogen in 2024.	NBN	300N				300N

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Doorschuif BTW : de BTW die gemeenschappelijke regelingen niet kunnen verrekenen wordt doorgeschoven naar de provincie. Deze doorschuif BTW was tot nu toe begroot als baten, maar moet begroot worden als negatieve kosten.	BN	- 2.150V	2.150N			0
Detachering provinciaal personeel : Provinciaal personeel wordt soms gedetacheerd buiten de provincie. De opbrengsten die hiermee gepaard gaan worden ingezet voor de kosten van vervangend personeel.	BN	1.113N	- 1.113V			0
Correctie capaciteit van beleidsdoel 7.2 naar beleidsdoel 7.1	BN	331N				331N
Stelpost indexering : verschillende budgetten in de begrotingsprogramma's zijn opgehoogd naar prijspeil 2024. Hiervoor is gebruik gemaakt van de in BD 7.1 opgenomen stelpost indexering.	BN	-21.621V				-21.621V
Vanuit de reserve coalitieakkoord wordt € 78,9 mln. overgeheveld naar de reserve woningbouw conform het bestedingsplan. Zie ook beleidsdoel 3.2	RESV				-78.920V	-78.920V
Vanuit de reserve coalitieakkoord wordt € 4 mln. overgeheveld naar de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden voor doorfietsroutes conform het bestedingsplan. Zie ook beleidsdoel 4.1	RESV				-4.000 V	-4.000 V
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel B.2 en B.3 'Provinciefonds' uit de Kaderbrief 2025.	NBN		2.772N			2.772N
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel C.1 'Opcenten motorrijtuigenbelasting' uit de Kaderbrief 2025.	NBN		-6.433V			-6.433V
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel E 'Dividendopbrengsten' uit de Kaderbrief 2025.	NBN		-11.368V			-11.368V
KB2025 technische bijstellingen: overige wijzigingen <€100.000.	NBN		-8V			-8V
KB2025 technische bijstellingen: Betreft de verwerking van regel D 'Indexeringen' uit de Kaderbrief 25	NBN	5.265N				5.265N
KB2025 technische bijstellingen: Betreft de verwerking van regel G 'Renteresultaat' uit de Kaderbrief 2025.	NBN	3.031N				3.031N
KB2025 beleidsvoorstellen: Betreft de verwerking van regel V 'Saldo invulling structurele taakstelling 2024' uit de Kaderbrief 2025.	KB2025	500N				500N

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
KB2025- taakstelling reserves. Een bedrag van €40 miljoen wordt gestort in de reserve Coalitieakkoord. De middelen zijn afkomstig uit vrijval van overige reserves.	KB2025			39.994N		39.994N
De inkomsten uit huren nemen verder toe dan eerder geraamd, vanwege de hogere pachtprijzen en toename areaal provinciaal bezit.	NBN		-753 V			-753 V
De inkomsten uit verpachten en huren nemen verder toe dan eerder geraamd, vanwege de hogere pachtprijzen en toename areaal provinciaal bezit.	NBN		-835 V			-835 V
In 2023 is 1.252.296 m2 grond aangekocht voor NNN. De aankoopwaarde was €13,3 miljoen. De restwaarde hiervan is €1,3 miljoen. Het af te waarderen bedrag is €12,1 miljoen, waarvan €6 miljoen al eerder was begroot. Dit wordt vanuit reserve groen overgeheveld naar reserve waardevermindering grondaankopen groen. Zie ook beleidsdoel 5.1	RESV			6.055 V		6.055 V

7.2 Organisatie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Afrekenverschillen voorgaande jaren : In de jaarrekening 2023 zijn voor een aantal posten kosten opgenomen op basis van een raming. In 2024 zijn facturen voor lagere bedragen binnen gekomen. Dit leidt tot een financieel voordeel in het huidige jaar.	NBN	-504V				-504V
Aanschaf ICT-apparatuur : De voor 2023 geplande vervanging van beeldschermen is in dat jaar niet doorgegaan en doorgeschoven naar 2024 (€ 984.000). Daarnaast worden in 2024 meer laptops vervangen. De uitgaven worden gedekt vanuit de reserve bedrijfsvoering.	RESV	1.175N			-1.175V	0
programma Bedrijfsvoerings-sytemen : in de periode t/m 2027 vervangt de provincie haar bedrijfsvoeringssystemen omdat de contracten hiervoor aflopen. Het programma BVS heeft de ambitie met moderne concepten en technieken efficiency en servicegerichtheid te vergroten. In 2024 worden hiervoor de eerste uitgaven gedaan die gedekt worden uit de reserve bedrijfsvoering.	RESV	1.143N			-1.143V	0
Prijsindexatie; Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor capaciteit verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	7.472N				7.472N

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor de materiële overhead verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	837N				837N
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor de voorziening verlofsparen verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	280N				280N
Correctie capaciteit van beleidsdoel 7.2 naar beleidsdoel 7.2	BN	-331V				-331V
Toerekening capaciteit aan kredieten. Het deel van de prijsindexatie ten aanzien van capaciteit dat betrekking heeft op investeringen wordt toegerekend aan de kredieten en niet aan de lasten.	NBN	-560V				-560V
Onttrekking aan de algemene reserve voor UVR Verduurzaming Dorps-buurthuizen. De onttrekking is neutraal met de lasten op beleidsdoel 6.3	NBN				-513V	-513V
KB2025- taakstelling reserves. Vanuit de algemene reserve wordt €941.000 ingezet tbv de taakstelling Coalitieakkoord 2023.	KB2025				-941V	-941V
KB2025 technische bijstellingen: overige mutaties <€100.000. Neutraal met lasten op beleidsdoel 6.2.	KB2025				-25V	-25V
Overige mutaties < € 100.000	RESV	-44 N			44 V	0

Extra toelichting

De verhoging van de lasten voor capaciteit hangt samen met de afgesloten CAO voor 2024. De stijging van de totale capaciteitskosten als gevolg van deze nieuwe CAO zijn vooralsnog tezamen geraamd op beleidsdoel 7.2, In de laatste begrotingswijziging zullen deze lasten verdeeld worden over alle operationele doelen.

Capaciteitskosten programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie

De totale capaciteitskosten van de provincie zijn opgehoogd met € 6,9 miljoen in verband met de nieuwe CAO. Dekking vindt plaats uit de stelpost indexering (BD 7.1). De hogere capaciteitskosten moeten nog worden toegerekend aan alle programma's.

4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Programma 1 Bestuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
1.2	Amsterdam Smart City Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City	€ 100.000	
1.3	Gemeente Haarlemmermeer Invoering vergunningplicht op bedrijventerrein de Liede, ten behoeve van het tegengaan van georganiseerde criminaliteit.	€ 35.000	Nieuw
1.3	Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam fase 2 Toelichting: Gooi en Vechtstreek zet gezamenlijk in op versterking van de bestuurlijke weerbaarheid. Hiertoe zetten de gemeenten zich onder andere in op voortzetting en doorontwikkeling van het BIT naar een duurzaam samenwerkingsverband in de strijd tegen oneerlijk ondernemerschap en vóór een weerbaar openbaar bestuur. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave	€ 40.000	

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
2.1	Greenport Aalsmeer Energieconsultant Greenport	€ 150.000	
~~2.1~~	~~Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur~~	~~€ 70.000~~	Verwijderd
~~2.1~~	~~OD IJmond, warmteregisseur~~	~~€ 70.000~~	Verwijderd
2.1	*Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar*	€ 150.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
2.1	Natuur en milieufederatie Noord-Holland, Participatie coalitie, energieregio's	€ 150.000	
2.1	Vattenfall Windpark Wieringermeer B.V., obstakel verlichting	€ 300.000	
2.1	WP energiek BV, obstakel verlichting	€ 36.000	
2.1	ASR Windpark Wieringermeer B.V., obstakel verlichting	€ 192.000	
2.1	ECN Wind Energy Facilities B.V., obstakel verlichting	€ 94.800	
2.1	Stichting schooldakrevolutie	€ 129.650	Nieuw
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, sanering waterbodem in de Amstel nabij Cindu	€ 1.400.000	
2.2	Hoogheemraadschap Rijnland, Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout	€ 308.550	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, uitvoering waterbodemsaneringen	€ 2.860.000	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam)	€ 2.124.196	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam)	€ 8.523.000	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Sanering waterbodem Amstel nabij Cindu deel 2	€1.582.680	
2.2	Energie Samen Noord-Holland, energie-initiatieven Energie Samen Noord-Holland is de koepelorganisatie van energiecoöperaties in Noord-Holland. Zij ondersteunen energie-initiatieven, gemeenten en maatschappelijke organisaties met kennis, begeleiding, uitvoeringskracht en participatie in de energietransitie. Als provincie kunnen we bijdragen in deze taken om zo lokaal eigendom en financiële participatie bij de energietransitie te ondersteunen en borgen.	€ 60.000	Nieuw

Programma 3 Ruimte en Wonen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
3.2	Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1	€ 1.200.000	
3.2	Gemeente Haarlem, knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid	€ 8.000.000	
3.2	Heerhugowaard, ketenreismiddelen	€ 150.000	
3.2	Alkmaar, ketenreismiddelen	€ 50.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
3.2	Heiloo, ketenreismiddelen	€ 231.500	
3.2	Zaanstad. ketenreismiddelen	€ 70.000	
3.2	Heemskerk, ketenreismiddelen	€ 75.000	
3.2	Hoorn, ketenreismiddelen	€ 200.000	
3.2	Schagen, ketenreismiddelen	€ 75.000	
3.2	Uitgeest, ketenreismiddelen	€ 275.000	
3.2	MRA-ASRE opleiding & Primanedmonitor	€ 400.000	
3.2	MRA, huisvesting aandachtsgroepen	€ 200.000	
3.2	Stichting Stadmakersfonds, levendige en inclusieve stad Het Stadmakersfonds draagt bij aan een levendige en inclusieve stad door te investeren in initiatieven met maatschappelijke meerwaarde en redelijk economisch rendement. Het fonds is matchmaker tussen stadmakers en investeerders. Het helpt initiatieven hun vastgoed en grond aan te kopen, en de bouw te financieren. Daarnaast adviseert het fonds stadmakers over het opzetten van een haalbare businesscase.	€1.000.000	Nieuw
3.3	HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK	€ 44.000	
3.3	Provincie Zuid-Holland, onderzoek naar de gevolgen peilopzet veenweidegebied Deze bijdrage uit de SPUK L10 Veenweide	€ 75.000	
3.3	Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Waterveiligheidslandschappen)	€ 120.000	

Programma 4 Bereikbaarheid

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
4.2	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer: Bijdrage 2024 Toelichting: Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris	€ 50.000
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: herontwikkeling locatie fietsenstalling Toelichting Bijdrage aan herontwikkeling van locatie ten oosten van station Naarden-Bussum vanuit het Rijksbudget	€ 2.000.000

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
	OV SAAL. De provincie treedt op als beheerder van dit budget namens het Rijk		
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: stationsweg aanpassen Toelichting Bijdrage aan de herinrichting van de Stationsweg nabij station Naarden-Bussum	€500.000	
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: Regionale fietsroutes Toelichting Bijdrage aan ontwikkeling regionaal doorfietsroutenetwerk in regio Gooi -en Vechtstreek	€ 375.000	
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: fietsenstalling station Hilversum Toelichting Bijdrage aan realisatie ondergrondse fietsenstalling op Hilversum Centraal	€ 2.750.000	
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: Kleine Spoorbomen Toelichting Subsidie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid/doorstroming van de gelijkvloerse spoorwegovergang ten westen van station Hilversum	€ 1.000.000	
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak Metropoolregio Amsterdam Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 1.850.000	wijzigen
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak regio Noord-holland-Noord Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 200.000	
4.1	Omgevingsdienst IJmond: Werkgeversaanpak IJmond Bereikbaar Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 400.000	wijzigen
4.1	Gemeente Velsen: Pont Velsen Toelichting Bijdrage aan de aanschaf van een pont, met als doel de pontverbinding bij Velsen structureel te	~~€ 1.800.000~~	vervallen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
	voorzien van 2 ponten		
4.1	Greenport Aalsmeer: Stimuleren vervoer over water en versterkte logistieke samenwerking binnen de Greenport-partners Toelichting Bijdrage voor het opzetten van coalitie van partijen uit de Greenport Aalsmeer community om de ondernemers om ze beter in staat te stellen te aan te sluiten bij de programma's van Amsterdam Logistics die bijdragen aan betere doorstroming, modal shift en verduurzaming van het transport.	€ 49.999	wijzigen
4.1	Gemeente Gooise Meren: P+R Muiden Toelichting Subsidie voor verbetering ketenreisvoorzieningen nabij P+R muiden	€ 400.000	
4.1	Gemeente Zaanstad: Verbindingsweg Dorpsstraat - Communicatieweg Toelichting Aanleg van een verbindingsweg tussen de Communicatieweg en de Dorpsstraat in Assendelft aan te leggen. Deze verbindingsweg moet het verkeer op de Communicatieweg en de overlast die er mee gemoeid is verminderen, en de doorstroming te verbeteren.	1.300.000	
4.1	Stichting CROW: CROW-KpVV bijdrage 2025 Toelichting Met deze subsidie ontwikkelt CROW collectieve kennis op het gebied van mobiliteit, door middel van het programma Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).	€ 156.000	wijzigen
4.1	Gemeente Velsen: Velsertraverse fietsonderdoorgang Toelichting Subsidie voor het gemeentelijk deel van de aanleg van de fietsverbinding onder de Velsertraverse, tussen station Beverwijk en Velsen Noord	€ 1.300.000	
4.1	Gemeente Heiloo: Fietsverbinding Heilooërbos Toelichting Subsidie voor verbetering fietsverbinding Heilooërbos. Het gaat het om een provinciale cofinancieringsbijdrage aan een samenwerkingsproject van ProRail en gemeente. De realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen de Meerweg Alkmaar en de Westerweg in Heiloo.	2.238.000	Nieuw
4.1.	Gemeente Haarlem: Fietsfilevrij-stimuleren gebruik fietsroute F200 Toelichting	159.441	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
	Subsidie voor evaluatie, monitoring en/of fietsstimulering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam.		
4.1	Gemeente Bergen: Kustbus bijdrage 2024 Toelichting Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van een touringcar naar de kust door gebrek aan personeel bij Connexxion	€ 40.000	Nieuw
4.1	Gemeente Castricum: Kustbus bijdrage 2024 Toelichting Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van een touringcar naar de kust door gebrek aan personeel bij Connexxion	€ 40.000	Nieuw
4.1	Gemeente Schagen: Kustbus bijdrage 2024 Toelichting Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van een touringcar naar de kust door gebrek aan personeel bij Connexxion	€ 40.000	Nieuw
4.1	Gemeente Landsmeer: In stand houden veerpont Ilpendam Toelichting In 2021 zijn afspraken gemaakt met VRA en gemeenten Landsmeer en Waterland dat we gezamenlijk onderzoek doen naar een fietsbrug en in de tussentijd gezamenlijk zorg dragen dat de pont bij Ilpendam in stand blijft.	€ 386.437	Nieuw
4.1	Gemeente Schagen: Mobipunten Noord-Holland-Noord Toelichting Aaanpassen van de hubs in de landelijke huisstijl ten behoeve van de herkenbaarheid (i.e. gaat met name om aanbrengen uniforme stijl voor wat betreft bebording en bewegwijzering)	€ 36.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Hub Juliana dorp Toelichting inrichten van de hub, inclusief aanleg parkeerplaatsen voor auto en fiets en plaatsing abri's	€ 200.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Hun Nieuw Den helder Toelichting inrichten van de hub, inclusief realisatie fietsparkeerplaatsen	€ 45.000	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
4.1	Gemeente Den Helder: Nieuwe bushaltes Toelichting Aanleggen van nieuwe bushaltes in het kader van het nieuwe Vervoerplan 2024 van Connexxion	€ 135.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den helder: Buurtbus Toelichting Buurtbus initiatief vanuit Julianadorp	€ 200.000	Nieuw
4.1	Gemeente Hollands Kroon: Fietsenstalling bushalte Wieringerwerf Toelichting Uitbreiden van fietsenstalling bij de bushalte Wieringerwerf	€ 9.000	Nieuw
4.1	Gemeente Hollands Kroon: Hub Middenmeer Toelichting Inrichten van de hub, inclusief plaatsing abri's en aanleg auto -en fietsparkeerplaatsen	€ 90.000	Nieuw
4.1	P.T.A Groot: Kosten sanering aanleggen uitweg N510 Toelichting Eigenaren hebben subsidie gekregen voor het aanpassen van hun uitweg. Tijdens de realisatie bleek dat er binnen het provinciaal areaal vervuilde grond aanwezig was. Voor deze verwerking zijn extra kosten gemaakt . 90% van die kosten worden door de provincie vergoed.	€ 4.500	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Renovatie Boerenverdrietbrug	€ 300.000	
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord	€ 500.000	
4.4	Stichting CROW, Kennisprogramma Beheer en Bouw Infrastructuur (KpBBI)	€ 95.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.1	WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder	€ 120.000	
5.1	HHNK, oplossen van het vismigratieknelpunt bij het Zaancomplex	€ 165.000	
5.1	Water, Land en Dijken, bodem- en vegetatieverbetering natuurgronden bij natuurboeren	€ 200.000	
5.1	Gebiedcoöperaties Noord Holland Zuid U.A., Integrale aanpak stikstofreductie Ronde Hoep	€ 938.562	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer,Aanleg noodzakelijke natuurverbinding Groene As.	€ 591.220	
5.1	Recreatieschap Geestmerambacht, inrichten van 13ha moerasnatuur	€ 1.028.823	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, duurzaam watersysteem in Park 21	€ 5.697.359	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, recreatieve verbindingen	€ 2.070.000	
~~5.1~~	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, Polderproces Noordelijke Vechtpolders~~	~~€ 235.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, polderproces Bovenkerkerpolder~~	~~€ 465.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Gooise Meren, aanlegplaatsen trekvaart Muiden	€ 280.000	
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren , biodiversiteit kernen~~	~~€ 70.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~LTO-projecten, boer actief in de Groene Uitweg~~	~~€ 80.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren, entree Muiden~~	~~€ 1.511.500~~	Verwijderen
5.1	Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving	€ 63.910	
~~5.1~~	~~Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2~~	~~€ 500.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West fase 2	€ 1.730.000	
~~5.1~~	~~Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2~~	~~€ 250.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren, natuurboulevard 2.0~~	~~€ 1.050.000~~	Verwijderen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
~~5.1~~	~~Stichting Monumentenbezit, recreatieve kwaliteit 's-Graveland~~	~~€ 1.800.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg~~	~~€ 70.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Diemen, ecologische verbindingen Diemerscheg	€ 70.000	
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek, vaarnetwerk	€ 142.500	
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren, Waterpoort Vecht~~	~~€ 265.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2~~	~~€ 707.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem	€ 65.000	
~~5.1~~	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid Noordelijke Vechtpolders - Toekomstbestendig weidelandschap~~	~~€ 90.000~~	Verwijderen
5.1	Agrarisch Collectief NHZ, Agrarische erven. Toelichting: Korte omschrijving: het versterken van het weidelandschap, de ruimtelijke kwaliteit en de biodiversiteit door erfbeplanting met inheemse soorten.	€ 70.000	Nieuw
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek, strategie veenweidegebied. Toelichting: opstellen van een strategie die leidraad vormt voor de diverse opgaven in het veengebied, zoals vitale landbouw, bodemdaling, natuurontwikkeling.	€ 80.000	Nieuw
5.1	ANV Water Land en Dijken, boerderijeducatie Laag Holland	€ 70.000	
~~5.1~~	~~Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken, Loket Veenweideboeren.~~	~~€ 300.000~~	Verwijderen
5.1	Stichting RAVON afdeling FLORON, Borging en versterking Botanisch Erfgoed Noord-Holland.	€ 330.000	
5.1	Natuurmonumenten, Aanpak Waterteunisbloem en peilverhoging.	€ 350.000	
5.1	Natuurmonumenten, natuurinrichtings- en herstelmaatregelen in het Hol.	€1.720.000	
5.1	Gemeente Koggenland, Realisatie Dorpsbos Ursem. Toelichting: Onderbouwing: Ten noorden van Ursem ligt een gebied van ca. 17 hectare. Het gebied ligt in de Ursemmer Polder. De gemeente is voornemens om hier een recreatiebos/waterberging te	€800.000	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	realiseren. Het initiatief voor dit project komt van de inwoners van de gemeente Ursem zelf, verenigd in een lokaal DOE-team. Het plan draagt bij aan PPLG doelen, en tevens wordt ca. 12 hectare bos aangeplant als compensatie voor gekapte bossen in Natura 2000-gebieden.		
5.1	De Natuurverdubbelaars, Toekomstversnellers Buitengewoon Noord-Holland. Toelichting: Het doel van Toekomstversnellers Buitengewoon Noord-Holland is om praktische en haalbare ideeën met sociaaleconomische impact in het landelijke gebied van de provincie Noord-Holland te versnellen en om op deze manier bij te dragen aan één of meerdere PPLG-thema's (Natuur, Water en Bodem, Klimaat, Landbouw, Landschap en Erfgoed, Recreatie). Dit doen we aan de hand van een prijsvraag, waarbij er ideeën voor het landelijk gebied kunnen worden ingediend. Een jury selecteert 5 Topideeën (! Per PPLG gebied), de winnende ideeën krijgen een financiële bijdrage, advies en coaching om het idee een stap verder te brengen. De subsidie bestaat uit de financiële bijdrage van €5000,- per top idee. De natuurverdubbelaars begeleiden het proces van advies en coaching en verzorgen dat de prijs naar de winnaars wordt overgemaakt.	€ 25.000	
5.1	Gemeente Gooise Meren, Ontsnippering 't Gooi (GV53)	€ 250.000	Nieuw
5.3	Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken, Loket Veenweideboeren	€ 1.300.000	
5.2	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000	
5.2	UvB, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000	
5.2	Natuurmonumenten, beheer vaarland vochtig en hellinghakhout. Toelichting: beheervergoeding voor 5-jaarlijks beheer van gebieden in de Oostvaardersplassen die alleen varend bereikt kunnen worden en waar beheertype 'vochtig en hellinghakhout (N17.06)' op ligt. In het gebiedsakkoord OVP is afgesproken dat de hakhoutbosjes intensiever beheerd worden. Beheerfrequentie is elke 5 tot 20 jaar afzetten. Hakhoutbosjes (en overige bostypen) worden niet jaarlijks beheerd, waardoor subsidie via de SVNL niet mogelijk is. De locatie van de beheergebieden wordt aangegeven op de vaarlandkaart van het Natuurbeheerplan.	€ 6.100	
5.2	Stichting Fietsplatform, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2024	€ 35.000	
5.2	Stichting Wandelnet, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2024	€ 47.605	
5.2	Recreatie Noord-Holland N.V.: boerenlandpaduitvoering/-beheer 2024	€ 150.000	
5.2	Gemeente Haarlemmermeer: recreatieve voorzieningen bij de via de UVR Boscompensatie 2023 gesubsidieerde bosparken.	€ 100.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.2	Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland	€ 1.270.000	
5.2	Stichting RAVON afdeling FLORON, borging botanisch erfgoed Noord-Holland (fase 1)	€ 66.054	
5.2	Natuurcollectief Water Land en Dijken i.o. Provinciale bijdrage aan de oprichting van het natuurcollectief conform in IPO verband gemaakte afspraken.	€ 35.000	
5.2	Faunabeheereenheid NH, bestrijding van een exoot, Toelichting: bestrijding van een exoot - rosse stekelstaart voor een periode van vier jaar	€ 200.000	
5.2	Faunabeheereenheid NH, Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol Toelichting: Faunabeheereenheid Noord-Holland; Incidentele Specifieke Uitkering (rijksbijdrage) t.b.v. wettelijke en noodzakelijke vernieuwing Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol 2024-2030.	€ 100.000	
5.2	Recreatie Noord-Holland, transitie regeling boerenlandpaden	€ 65.000	
5.2	Agrarische Natuur- en Landschapsvereniging De Lieuw, aanvulling organisatiekosten Toelichting: het betreft een incidentele aanvulling van de organisatiekosten van de Lieuw (Texel), ten behoeve van onvoorziene administratieve lasten.	€ 120.000	Nieuw
5.2	VU, Weidevogelgrasland- en zenderonderzoek. Toelichting: meer inzicht te krijgen in de knelpunten van het landbouwgebied voor Boerenlandvogels en in welke mate agrarisch graslandbeheer bijdraagt aan de overlevingskansen van de grutto.	€ 255.000	Nieuw
5.3	Landschap Noord-Holland, uitvoering programma 'Betrekken bij Groen'	€ 608.000	
5.3	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 160.789	
5.3	Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 166.530	
5.3	Gemeente Castricum, brugleuningen hoofdlocatie. Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 40.000	
5.3	Gemeente Uitgeest, brugleuningen voetgangerslocaties. Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 30.000	
5.3	FME, Green Shipping Beunschip	€ 180.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.3	Stichting Wageningen Research, Wijs met Wormen. Toelichting: maagdarmwormen worden doorgaans bestreden met synthetische anti-parasitaire middelen. Het gebruik van deze middelen staat om allerlei redenen ter discussie, waaronder resistentie en de belasting van het ecosysteem door residuen. Voor de beheersing van maagdarmwormen zal in toenemende mate gebruik gemaakt moeten worden van alternatieve beheersstrategieën. Een veranderend watermanagement, waarbij ingezet wordt op het verhogen van het grondwaterpeil, zal de biotoop waarin de tussengastheer van leverbot kan gedijen, vergroten.	€ 100.000	
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Polderprocessen van onderop, tegengaan broeikasgassen veenweide in een integrale aanpak om ook andere PPLG-doelen te realiseren. Toelichting:Om aan te sluiten bij de energie van de agrarisch ondernemers die bij willen dragen aan de PPLG-doelen in veenweidegebieden maken we voor processen in polders in de veenweidegebieden middelen vrij voor investeringen die bijdragen aan het tegengaan van broeikasgassen, mogelijk in combinatie met ondersteuning bij integrale processen.	€ 670.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 1: Broedfort Amstelmeer	€ 225.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 2: 2023-2026	€ 350.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 2: Vogelsand	€ 80.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Waakvogels	€ 200.000	Nieuw
5.3	Visit Wadden, Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee	€ 167.000	
5.3	Visit Wadden, Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee, Gastheerschap	€ 563.000	Nieuw
~~5.3~~	~~Waddenbaai fase 2 (rondje)~~	~~€ 1.720.000~~	Verwijderen
5.3	HHNK, Ruim Baan voor Vissen II Toelichting: verbetering natte infrastructuur Noordkop	€ 930.000	Nieuw
5.3	Landschap Noord-Holland, programma cultuurlandschappen	€ 700.000	
5.3	Provincie Fryslân, Wad gaat om (inzameling plastic)	€ 600.000	Nieuw
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Uitvoering Toekomstvisie en intentieovereenkomst Bovenkerkerpolder. Toelichting: Om uitvoering te geven aan de intentieovereenkomst Bovenkerkerpolder, waarin overheden en agrariërs hebben aangegeven de doelen uit het toekomstbeeld van de agrariërs te willen gaan	€ 665.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	realiseren. Kern van het toekomstbeeld is dat de veehouders in de Bovenkerkerpolder deze prachtige groene oase in een grootstedelijke omgeving willen behouden en versterken met daarin een centrale rol voor de agrarische ondernemers. Tegelijkertijd willen ze inspelen op de urgente vraagstukken die nu en in de toekomst gaan spelen. Ze zien dit als een gezamenlijk belang en willen als polder samenwerken aan deze vraagstukken, mogelijk in coöperatief verband. Een kwartiermaker zal een uitvoeringsplan gaan maken en deze tot uitvoering brengen.		
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Polderproces Keverdijksepolder, tegengaan broeikasgassen veenweide en andere opgaven. Toelichting: In het gebied Keverdijkse Polder loopt een polderproces aangestuurd door de agrarisch ondernemers. Met dat proces willen de ondernemers komen tot het nemen van maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en tevens andere opgaven realiseren.	€ 435.000	
~~5.4~~	~~Acacia, Zoete Toekomst, fase 2~~	~~€ 310.000~~	~~Verwijderen~~
~~5.4~~	~~Acacia, Zoete Toekomst, fase 2~~	~~€ 206.250~~	~~Verwijderen~~
5.3	Acacia, Zoete Toekomst Texel	€ 65.000	Gewijzigd
5.4	PWN, ondergrondse drinkwaterberging	€ 1.500.000	
5.4	Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen	€ 22.500	
5.4	~~Gemeente Haarlemmermeer,Pontveer Aalsmeer - Rijsenhout.~~	~~€ 100.000~~	Verwijderen
5.4	stichting Verborgen Stad, Beleving Historische route trekvaart Leiden- Haarlem. Toelichting: Het beleefbaar maken van de historische trekvaart Leiden – Haarlem, door het toevoegen van een virtuele ervaring en informatieborden van het historisch landschap op een aantal aanlegplaatsen langs de trekvaart. In opvolging van een aantal soortgelijke aanlegplaatsen langs de trekvaart in Zuid-Holland.	€ 20.000	
5.4	Stichting SAIL Amsterdam Toelichting: T.b.v. SAILHero project inzake ondersteuning jongeren op het gebied van arbeidsmarkt & onderwijs.	€ 405.000	
5.4	Stichting SAIL Amsterdam Toelichting: T.b.v. verzamelen kennis, opdoen van ervaring en invoering van duurzame innovaties tijdens SAIL 2025 op het gebied van water, materiaal, energie, voedsel, mobiliteit, digitalisering en veiligheid.	€ 75.000	
5.4	PWN, Project WAAG (Water Aanvoer Aanvulling Gooi), onderzoek naar infiltratie en winning van water in het Gooi.	500.000	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	Met het project wordt invulling gegeven aan Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027. De provincie participeert in onderzoek naar nieuwe winplaatsen voor drinkwatervoorziening.		
5.6	Greenport Aalsmeer/programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer	€172.000	
5.6	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering, versterking en verduurzaming glastuinbouw	€ 100.000	
5.6	Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau Toelichting: samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord	€ 150.000	
5.6	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma Toelichting: projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector.	€ 100.000	
5.6	Greenports Nederland/programma Toelichting: landelijk samenwerkingsverband agrosector	~~€ 100.000~~ €115.000	Gewijzigd
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau Toelichting: het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken	€ 125.000	
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda Toelichting: het stimuleren van regionale korte keten projecten	€ 150.000	
5.6	Stichting Foodvalley/programmabureau TPC Toelichting: het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig	€ 20.000	
5.6	Aeres Hogeschool/lectoraat bodem Toelichting: het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk	€ 50.000	
5.6	Collectief Noord-Holland Zuid/project GreenBASE 2.0 Haarlemmermeer Toelichting: vergroening en verduurzaming van de Bermen, Akkers, Sloten en Erven in de Haarlemmermeer	€100.000	
5.6	Stichting Urgenda/project 1001 hectare Toelichting: het aanjagen met de agrarische sector van bloeiende akkerranden en kruidenrijk grasland in Noord-Holland	€50.000	

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
6.1	Stichting projectbureau Noordzeekanaalgebied, Novi gebied	€ 60.000	
6.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon.	€ 12.200.000	
6.1	Gemeente Den-Helder, regionale detailhandelsvisie Kop van NH Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Kop van NH.	€ 10.000	
6.1	Gemeente Alkmaar, regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar.	€ 10.000	
6.1	Gemeente Hilversum, regionale detailhandelsvisie Gooi & Vechtstreek Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Gooi & Vechtstreek.	€ 10.000	
6.1	Gemeente Beverwijk, regionale detailhandelsvisie IJmond Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie IJmond.	€10.000	
6.1	Gemeente Haarlem, regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland.	€10.000	
6.1	Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-friesland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland	€10.000	
6.1	~~SADC, samenwerking en verduurzaming op bedrijventerreinen.~~ ~~Toelichting: Binnen SADC is het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) actief op het gebied van de kwaliteitsverbinding en verduurzaming van bestaande werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).~~	~~€250.000~~	~~Vervallen~~
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds 2023.	€ 1.700.000	
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds 2024.	€ 1.700.000	
6.1	Bouwmensen in samenwerking met Techlands, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's.	€ 267.000	
6.1	Hogeschool van Amsterdam, verduurzamingsfase mkb digitale circulaire werkplaats	€ 450.000	
6.1	RPA-NHN in samenwerking met Greenport-NHN, inclusieve leer- werklocaties en trajecten	€ 450.000	
6.1	Dudok XP, opzetten inclusieve circulaire bouwcampus NHN	€ 400.000	
6.1	Gemeente Velzen/ TIPC-fonds, duurzaamheid door innovatie en ontwikkelen human capital (JTF).	€ 500.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
6.1	Techport, opschalen en verduurzamen loopvermogen (ver)duurzamen haven- en maakindustrieketens (JTF-NGF)	€ 550.000	
6.1	Techport, doorontwikkeling SPT-IJmond-Zuid-Kennemerland. Bouwen aan de infrastructuur voor duurzame toeleiding naar de techniek (JTF), Techport	€ 250.000	
6.1	Techport, bijdragen in regio-campagne 'Work in Transition' Opzetten en uitvoeren doelgroepencampagne voor werken in de energietransitie, Techport (JTF)	€ 150.000	
6.1	Techport, Oriëntatiecentrum Werken in en aan een duurzaam en groene regio (JTF)	€ 350.000	
6.1	Techlands, ontwikkelen leer-werklocatie Poelenburg-Peldersveld, (regiodeal Zaan-IJ II)	€ 250.000	
6.1	Stichting InfraBindt, netwerk Weg en waterbouw en het nieuwe bouwen (Dudok XP)	€ 5.000	
6.1	Vakschool technische installaties, vergroten economische impact van de klimaatopgaven (NGF)	€ 500.000	
6.1	Greenport NHN/Aalsmeer, opschalen en verduurzamen loopvermogen duurzame agriketens (NGF)	€ 500.000	
6.1	Groene Chemie, Nieuwe Economie Toelichting: deelname provincie aan het netwerk Groene Chemie Nieuwe Economie (GCNE) en financiële bijdrage aan het programma 2024-2026. Het platform GCNE richt zich op het versnellen van de duurzame en circulaire transitie in de chemische maakindustrie.	€20.000	Nieuw
6.1	C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren	€ 80.000	
6.1	Circular Plastics Alliance Toelichting: bijdrage voor de versterking van het circulaire ondernemersnetwerk en uitvoeren van activiteiten gericht op ketensamenwerking op gebied van plastics	€37.000	
6.1	Circulair West Toelichting: bijdrage van voor de versterking van het circulaire ondernemersnetwerk en het uitvoeren van circulaire ketenprojecten	€35.000	
6.1	Gemeente Velsen, binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade Toelichting: de Grote Hout is een havengebonden en deels kadegebonden bedrijventerrein in Velsen Noord met 2 kades: een zeekade en een binnenvaartkade. De binnenvaartkade is in slechte staat en buiten gebruik gesteld. De gemeente Velsen is voornemens de binnenvaartkade te vervangen door een zeekade zodat kan worden ingespeeld worden op de vraag naar kaderuimte voor het onderhouden van windparken op zee.	€ 1.000.000	
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk opstellen toekomstplan	€ 500.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk is voornemens de haven van Beverwijk te revitaliseren. Hierbij wordt ook afgewogen of de gemeente de exploitatie en het beheer en onderhoud zelf blijft doen of dat dit wordt ondergebracht bij een andere partij. Met de bijdrage van de provincie Noord-Holland kan - samen met de havenbedrijven in de regio en de provincie - een toekomstplan worden opgesteld en kan dit traject meerjarige ambtelijk worden begeleid.		
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk en herstel Noorderkade en talud De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk brengt momenteel de technische staat van de haven nader in kaart. Op dit moment is een deel van de Noorderkade al buiten gebruik gesteld. Ook vraagt een talud om herstel. De gemeente Beverwijk is voornemens om als eerste stap in het revitaliseren van de haven de Noorderkade en het talud te herstellen.	€ 1.000.000	
6.1	Port of Den Helder, Walstroomvoorziening Walstroomvoorzieningen in de haven van Den Helder om schepen aan de wal te voorzien van schone energie en de uitstoot drastisch omlaag te brengen.	€ 475.000	Nieuw
6.2	Regio Gooi- en Vechtstreek, nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen	€ 490.000	
6.2	Gemeente Amsterdam, Schansen Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp	€ 510.000	
6.2	Recreatie Noord-Holland, Fort benoorden Spaarndam Voor restauratie en herontwikkeling van het Fort	€ 1.000.000	
6.2	Hoogheemraadschap Noorderkwartier, conserveren sluizen Starnmeer en Marken Binnen	€ 17.000	
6.2	Staatsbosbeheer, Fort bij Edam Het betreft een reservering van € 250.000 aan Staatsbosbeheer voor restauratie van de loods en mogelijk het fort om een nieuwe economische functie (waarschijnlijk horeca) mogelijk te maken	€ 250.000	
6.2	Stichting uiteraard Uitermeer, restauratie plofhuisjes Het betreft een reservering van € 250.000 aan de Stichting Uiteraard Uitermeer voor de restauratie van een aantal plofhuisjes op het terrein van het fort. Deze plofhuisjes worden onder andere gebruikt voor culturele activiteiten	€ 100.000 ~~€ 250.000~~	Gewijzigd
6.2	Fort Pampus, nieuw entreegebouw/paviljoen Pampus	€ 250.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	Een reservering van extra € 250.000 voor de bouw van een duurzaam nieuw entreegebouw van Pampus		
6.2	Landschap Noord-Holland, herstel van liniedijken Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van de recreatieve benutting van de liniedijken van LNH en Beverwijk	€ 400.000	
6.2	Recreatieschap Spaarnwoude, herstel van liniedijk bij Spaarndam Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van recreatieve benutting van de liniedijk bij Spaarndam en een verbetering van de entree aan het aan deze liniedijk gelegen Fort bezuiden Spaarndam	€ 600.000	
6.3	Plein C Toelichting: uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024	€ 750.000	
6.3	Probiblio Toelichting: uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel	~~€ 3.875.000~~ €3.970.000	Gewijzigd
6.3	Molenfederatie Toelichting: projectsubsidie voor het organiseren van onder andere de Molencontactdag	€ 15.000	
6.3	Rijksmonument Artis-Aquarium Toelichting: ter uitvoering van Motie M187 Instandhouding en verduurzaming Artis, bijdragen in de opgave op voorwaarde van sluitende begroting	€ 12.700.000	
6.3	Noord-Hollands Archief / verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. Toelichting: voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.	€ 124.000	
6.3	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland Toelichting: De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Via Dorpswerk worden initiatieven ondersteund op het gebied van leefbaarheid en sociale samenwerking.	€ 65.000	
6.3	NOC*NSF: challenges sport Toelichting: De provincie wil sportverenigingen stimuleren om de acceptatie van LHBTIQ bespreekbaar te maken binnen hun vereniging. Namens de provincie voert NOC*NSF een servicebudget uit om verenigingen tools te bieden om dit bespreekbaar te maken	€ 150.000	

Provincie Noord-Holland

2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 9 juli 2024

Onderwerp: Tweede begrotingswijziging 2024

Kenmerk: 2270407/2270823

Bijlagen:

- Tweede begrotingswijziging 2024

1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de Tweede begrotingswijziging 2024 aan. De Tweede begrotingswijziging 2024 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C-cyclus en stelt Provinciale Staten in staat om het budgetrecht uit te oefenen. De P&C-cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken.

In deze begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in de begroting 2024 bijgesteld op basis van een aantal autonome ontwikkelingen en de actuele verwachtingen. Deze begrotingswijziging bevat daarnaast de bijstellingen voor 2024 uit de kaderbrief 2025.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De laatste begrotingswijziging is een standaard onderdeel van de P&C-cyclus en stelt Provinciale Staten in staat om het budgetrecht uit te oefenen.

3. Toelichting

Financiële hoofdlijnen

Het Begrotingssaldo van 2024 vóór de tweede begrotingswijziging was € 3,1 miljoen voordelig. Het saldo wordt bij deze begrotingswijziging met € 6,7 miljoen voordelig bijgesteld waarna het begrotingssaldo € 9,8 miljoen voordelig bedraagt.

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

min is voordelig	Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
1 Bestuur	25.220	1.028	26.248
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	73.261	3.742	77.003
3 Ruimte en Wonen	26.262	-9	26.253
4 Bereikbaarheid	251.153	17.301	268.454
5 Natuur en landelijk gebied	167.581	-15.917	151.664
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	75.260	3.400	78.660
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-480.710	-32.049	-512.759
Totaal saldo van lasten en baten	**138.027**	**-22.504**	**115.523**
Stortingen	187.230	137.302	324.532
Onttrekkingen	-328.410	-121.515	-449.925
Totaal mutaties reserves	**-141.180**	**15.787**	**-125.393**
Begrotingsresultaat	**-3.104**	**-6.717**	**-9.821**

Hieronder is het overzicht opgenomen van de mutaties in deze begrotingswijziging die een effect hebben op het begrotingsresultaat. In hoofdstuk 3 wordt op programma niveau een uitgebreidere specificatie gegeven van de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024.

Omschrijving	Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.)	Voordelig (V) / Nadelig (N)
Begrotingsresultaat na Eerste begrotingswijziging 2024	**-3,1**	**V**
Kaderbrief 2025	-6,7	V
Begrotingsresultaat 2024 na Kaderbrief 2025	**9,8**	**V**
Financiële ontwikkelingen met impact groter dan € 200.000		
P1 Bestuur: Capaciteitskosten Statengriffie	0,2	N
P5 Natuur en landelijk gebied: Ophoging budget voor het Groenfonds ten behoeve van de convenantsleningen	0,3	N
P5 Natuur en landelijk gebied: Ophoging lasten voor grondwaterheffing	0,3	N
P6 Economie, leefbaarheid en cultuur: Verhoging baten door hogere inkomsten van Huis van Hilde	-0,3	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Verlaging provinciefonds	2,6	N
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Eindafrekening over 2023 naar aanleiding van de meicirculaire 2024.	-1,0	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Actualisatie renteresultaat	0,3	N
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Hogere baten uit huren	-1,6	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Afrekeningsverschillen	-0,5	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Toerekening capaciteit aan kredieten naar aanleiding van prijsindexatie	-0,6	V
Overige saldo mutaties <€ 200.000	0,3	N
Totaal effect tweede begrotingswijziging Niet budget neutrale wijzigingen	**0,0**	**N**
Begrotingsresultaat na Tweede begrotingswijziging 2024	**-9,8**	**V**

* Een negatief bedrag betekent een positief resultaat

Begrotingsneutrale wijzigingen

Begrotingsneutrale wijzigingen zijn mutaties die geen effect hebben op het saldo van de begroting . Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wel wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden), waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 0,1 miljoen zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk 'BN'.

Reserves
Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves hebben wijzigingen hierin geen effect hebben op het begrotingssaldo. Op basis van een aantal geactualiseerde lasten, maar ook baten op grond van lagere/hogere verwachte uitgaven in 2024, zijn bij programma's de reserve uitgaven verlaagd/verhoogd. Daarnaast vinden er overhevelingen plaats tussen reserves. De laatste zijn technische mutaties. Mutaties in de uitgaven vanuit de reserves, de stortingen in de reserves en de overhevelingen tussen de reserves die geen effect hebben op het begrote resultaat zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'RESV'.

Capaciteitskosten conform CAO-afspraken

Conform de nieuwe CAO zijn de totale capaciteitskosten van de provincie opgehoogd met € 6,9 miljoen. Daarnaast zijn ook de capaciteitskosten die toegerekend worden aan de investeringen verhoogd met € 0,5 miljoen. De stijging van de totale capaciteitskosten (€7,4 miljoen) als gevolg van deze nieuwe CAO zijn vooralsnog tezamen geraamd op beleidsdoel 7.2 In de laatste begrotingswijziging zullen deze lasten verdeeld worden over alle operationele doelen.

4. Kredietaanvraag

Kredietaanvraag voor vervanging dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIS) € 6.000.000

Jaarlijks is in de Begroting € 600.000 gereserveerd voor de afschrijving (in 10 jaar) ten laste van begrotingspost 700148 Openbaar Vervoer projecten.

De dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIS) bij de bushaltes, die onderdeel zijn van de OV-concessies, zijn einde levensduur en moeten worden vervangen. De vervanging start naar verwachting in 2024 en is in 2026 gereed. Jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 10 jaar.

*Bij de Kaderbrief 2024 is geld gereserveerd voor de uit het krediet voortvloeiende kapitaallasten (10 * € 600.000).*

5. Instemmen met bestedingscriteria van de Reserve Coalitieakkoord en Reserve Woningbouw

In de begroting 2024 is de reserve Coalitieakkoord gevormd. In het coalitieakkoord is afgesproken € 136,1 miljoen aan incidentele middelen beschikbaar te stellen om de gewenste doelen te bereiken.

In deze tweede begrotingswijziging worden de volgende onttrekkingen vanuit de reserve Coalitieakkoord voorgesteld:

- Onttrekking t.b.v. het investeringskader versnellen woningbouw

€78,9 mln. op basis van het inmiddels door PS vastgestelde investeringskader versnellen woningbouw

- Onttrekking t.b.v. de uitvoering doorfietsroutes 2024

€ 4 mln. op basis van het bestedingsplan voor 2024.

Samen met de eerdere besluitvorming over onttrekkingen vanuit de reserve coalitieakkoord levert dit het volgende totaalbeeld op.

Overzicht stand van zaken reserve coalitieakkoord

Overzicht incidentele middelen coalitieakkoord Bedrag x €1.000	**Verdeling coalitieakkoord**	**Voorstel onttrekking TBW 2024**	**Uitname cumulatief**	**Restant**
Wonen (knelpuntenbudget, onderzoekskosten, investeringskader incl. ov-knooppunten en stadmakersfonds	79.500	78.919	79.500	0
Fietsbeleid	16.000	4.000	4.000	12.000
Innovatie en Slimme mobiliteit	1.600	-	0	1.600
Provinciaal programma landelijk gebied (PPLG)	35.000	-	10.900	24.100
Intensivering restauratie monumenten	4.000	-	1.000	3.000
Incidentele middelen coalitieakkoord	**136.100**	**82.919**	**95.400**	**40.700**

Investeringskader versnellen woningbouw

Voor wonen is in het coalitieakkoord € 79,5 mln. aan incidentele middelen beschikbaar gesteld. Eerder is besloten om € 0,6 mln. hiervan in te zetten voor de provinciale bijdrage aan de regiodeal Waddeneilanden ten behoeve van de woon doelstellingen.
Het restant van dit bedrag wordt ingezet op basis van het investeringskader versnellen woningbouw. Voor het volledige bestedingsplan voor deze € 78,9 mln. verwijzen we dan ook naar het investeringskader. De besteding van deze middelen zal plaatsvinden vanuit de reeds bestaande reserve Woningbouw. Hieronder is een financieel overzicht vanuit dit investeringskader opgenomen.

Onderzoekskosten		€ 1.500
Stadsmakersfonds		€ 1.000
Investeringskader:	Categorie 1 Grote gebiedsontwikkelingen	€ 55.000
	Categorie 2 Kleine(re) projecten	€ 10.000
	Nog te ontwikkelen instrumenten	€ 11.419
Totaal:		€ 78.919

Uitvoering doorfietsroutes 2024
De coalitie heeft 16 miljoen beschikbaar gesteld voor doorfietsroutes. Dit budget staat gealloceerd in de reserve coalitieakkoord. Zonder een bestedingsplan kan men geen gebruikmaken van dit budget. Daarom loopt er momenteel een proces om in samenwerking met de regio's de meest urgente projecten voor doorfietsroutes te bepalen. Voor 2024 wordt 4 miljoen voor de ophoging van de uvr kleine infra voor het onderdeel doorfietsroutes ingezet. De begrote middelen tussen 2025 en 2027 (12 miljoen totaal) zullen in lijn met de uitkomsten van dit proces worden geraamd. De spreiding over de 3 boekjaren (4 miljoen per jaar) zal alvorens de projecten in uitvoering komen aan PS doormiddel van een bestedingsplan worden geïnformeerd.

6. Instemmen met instellingsbesluit verlenging Reserve Gezonde leefomgeving, Reserve Klimaatadaptatie en Reserve Woningbouw.

Verzocht wordt om instemming met het herzien van het Instellingsbesluit van de Reserve Gezonde leefomgeving, klimaatadaptatie en woningbouw. Het verzoek is om de looptijd te verlengen:

Reserve Gezonde leefomgeving en Klimaatadaptatie met 1 jaar tot en met 2025, vanwege de afwikkeling

Reserve Woningbouw met 5 jaar conform het 'investeringskader versnellen woningbouw' en met 1 jaar vanwege de afwikkeling, totaal t/m 2031.

	Reserve Gezonde leefomgeving
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Om de ambities op het gebied van de leefbaarheid waar te kunnen maken, wordt een programma 'Gezonde Leefomgeving' opgezet. Hierbij wordt onder andere ingezet op meer structureel onderzoek naar gezondheid en het monitoren van de omgevingskwaliteit (o.a. lucht, geluid, geur). Ook onderwerpen als de sanering van asbestdaken en het terugdringen van geluidsoverlast door provinciale wegen vallen hieronder. Dit zal worden aangevuld met extra activiteiten op het vlak van toezicht en handhaving bij de majeure risicobedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	~~t/m 2024~~ t/m 2025

	Reserve Klimaatadaptatie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	-Vormgeven eigen klimaatadaptatiebeleid en eigen klimaatadaptatieprojecten, opstellen integraal waterplan, cofinanciering aanvullend klimaatonderzoek, verbinden met andere provinciale opgaven (bv.: biodiversiteit, KRW,OV-knooppunten, etc.), - Cofinanciering Deltaprogramma's. Conform afspraken die zijn vastgelegd in het landelijke bestuursakkoord Klimaatadaptatie (projecten wateroverlast, droogte, hittestress, overstromingen en meekoppelkansen), - Cofinanciering klimaatadaptatieprojecten van derden (o.a. waterschappen, gemeenten, belangenorganisaties, bedrijven). - Cofinanciering van digitaal beter beschikbaar maken klimaatgegevens voor inwoners en bedrijven (o.a. overstromings-wateroverlast gegevens).
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	~~t/m 2024~~ t/m 2025

	Reserve Woningbouw
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel door versnelling van de woningbouw en binnenstedelijk bouwen bij te dragen aan voldoende woningen en passende kwaliteit en aan een aantrekkelijk woonmilieu.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	~~t/m 2025~~ t/m 2031

7. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. M.J.H. Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 2270407/2270823

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 9 juli 2024;

besluiten

1. De tweede begrotingswijziging 2024 met een positief begrotingsresultaat van € 9,8 miljoen vast te stellen;
2. De bij deze tweede begrotingswijziging gewijzigde mutaties van de begroting 2024 vast te stellen;
3. Een krediet van € 6 miljoen voor vervanging dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIS) beschikbaar te stellen;
4. In te stemmen met bestedingscriteria van de Reserve Coalitieakkoord en Reserve Woningbouw;
5. Instemmen met instellingsbesluit verlenging Reserve Gezonde leefomgeving, Reserve Klimaatadaptatie en Reserve Woningbouw;
6. De gewijzigde lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

W. Kegel

CZ/FIN/SKA

Telefoonnummer +31235143679

kegelw@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 SEP. 2024

Kenmerk

2270407/2315044

Uw kenmerk

Betreft: Aanvullende correcties op tweede begrotingswijziging 2024

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over de aanvullende correcties in de tweede begrotingswijziging 2024.

Inleiding

Op 10 juli heeft u de tweede begrotingswijziging 2024 van ons ontvangen. Na verzending van deze stukken ontdekten wij dat hierin een aantal mutaties door een technische oorzaak niet waren verwerkt. Wij hebben daarom op 27 augustus een geactualiseerde versie van de tweede begrotingswijziging gestuurd.

Naar aanleiding van technische vragen over de tweede begrotingswijziging hebben wij moeten vaststellen dat de technische oorzaak slechts gedeeltelijk is hersteld, en dat een deel van optellingen niet zijn gecorrigeerd. Met bijgevoegde geactualiseerde versie wordt dat rechtgezet.

De fout is een indirect gevolg van het opnieuw programmeren van de begrotingssoftware om tabellen te kunnen genereren op het niveau van beleidsdoelen in plaats van operationele doelen. Voor toekomstige begrotingswijzingen is deze programmering inmiddels aangepast.

Dit bleek niet alleen effect te hebben op de kolom "tweede begrotingswijziging" waarin de mutaties vermeld staan, maar ook op de kolom "Begroot na tweede wijziging". Als gevolg hiervan zijn de lasten en baten uit kaderbriefmutaties niet meegerekend in het saldo van lasten op beleidsdoelniveau en het saldo van baten op beleidsdoelniveau. De getallen op programmaniveau zijn wel juist weergegeven.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Wij bedanken de Staten voor hun oplettendheid, bieden onze excuses aan voor het ervaren ongemak en verzoeken u de actuele versie te betrekken in de besluitvorming.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter R.P.M. Kocken

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

M.J.H. van Kuijk

1 bijlage(n)

Tweede begrotingswijziging met aanvullende correcties

Tweede begrotingswijziging 2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer ... 3
2 Financieel overzicht ... 4
2.1 Verloop begroting 2024 ... 4
2.2 Tweede begrotingswijziging in één oogopslag ... 4
2.3 Samenvatting Tweede begrotingswijziging ... 5
3 Overzicht per programma ... 7
Programma 1 Bestuur ... 8
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur ... 10
1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's ... 11
1.3 Uitvoeren van rijksheertaken ... 11
1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau ... 11
Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving ... 12
2.1 Bijdragen aan de energietransitie ... 15
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving ... 15
Programma 3 Ruimte en Wonen ... 17
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening ... 20
3.2 Versnellen en programmeren woningbouw ... 20
3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie ... 21
Programma 4 Bereikbaarheid ... 22
4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit ... 26
4.2 Openbaar vervoer waarborgen ... 27
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken ... 27
4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden ... 28
Programma 5 Natuur en landelijk gebied ... 29
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur ... 33
5.2 Beheren van natuur ... 34
5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen ... 35
5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water ... 36
5.6 Versterken kansrijke landbouw ... 36
Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur ... 37
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie ... 39
6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed ... 40
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen ... 41
Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie ... 42
7.1 Algemene dekkingsmiddelen ... 45
7.2 Organisatie ... 47
Capaciteitskosten programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie ... 48
4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling ... 49

1 Inleiding en leeswijzer

Inleiding

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

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een financieel overzicht waarin een samenvatting wordt weergegeven van alle relevante financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in de tweede begrotingswijziging 2024. Hoofdstuk 3 bevat per begrotingsprogramma een overzicht van de financiële wijzigingen. In dit hoofdstuk vindt u voor ieder begrotingsprogramma de financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. De financiële wijzigingen zijn onder de budgettabel toegelicht per beleidsdoel, eveneens het effect van de wijzigingen op het resultaat. Conform de Financiële verordening 2021 worden de financiële wijzigingen per beleidsdoel groter dan € 100.000, toegelicht.

De eventuele structurele gevolgen van bijstellingen worden meegenomen in de begroting 2025. Tot slot vindt u in hoofdstuk 4 de voorgestelde wijzigingen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 2024.

De aanleiding voor deze herziene versie van de tweede begrotingswijziging is een correctie in de tabellen bij de beleidsprogramma's. De inhoudelijk gewijzigde onderdelen zijn geel gemarkeerd. In de eerder toegezonden versie waren abusievelijk in de kolom "tweede begrotingswijziging" bij de programma's de mutaties uit de kaderbrief 2025 voor het boekjaar 2024 niet meegenomen door een technische inrichtingsfout in de software. De kaderbriefmutaties zijn door Provinciale Staten vastgesteld bij de kaderbrief en worden in de tweede begrotingswijziging zoals gebruikelijk administratief in de begroting verwerkt. De tabel onder het kopje "In een oogopslag" was wel juist. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de lay-out van de toelichtende teksten leesbaarder te maken en is, in het licht van de lopende ontwikkelingen daarover, de tekst over positieve en negatieve bedragen verduidelijkt. Inhoudelijk zijn de toelichtende tabellen niet gewijzigd, deze tabellenzijn daarom niet geel gemarkeerd.

Door PS is geconstateerd, dat bij de programmatabellen "begroot voor tweede wijziging" plus "tweede wijziging" niet gelijk was aan "begroot na tweede wijziging". Uiteraard is dat onjuist. Helaas is dit over het hoofd gezien bij de eerste correctie. De oorzaak van de fout is dezelfde inrichtingsfout, ontstaan bij de omzetting van rapportages op operationele doelen naar beleidsdoelen. De in deze tweede ronde gecorrigeerde cijfers zijn oranje gemarkeerd. Op alle cijfers heeft een integrale controle plaatsgevonden aan de hand van de bronadministratie.

Financiële terminologie

In de eerste begrotingswijziging staan veel financiële woorden. Hieronder staan de definities van verschillende termen.

Lasten: De begrote kosten voor de provincie Noord-Holland. Meestal een positief bedrag (+): Dit geeft aan dat het een door PS toegekend budget is dat uitgegeven mag worden voor het doel, of dat er sprake is van nadeel voor de provinciale exploitatie. Bijvoorbeeld: Lasten voor project XYZ € 35.000 N', dan betekent dit dat er € 35.000 aan budget beschiklbaar voor project XYZ. De 'N' staat voor "Nadelig" ten opzichte van de beschikbare provinciale financien.
Baten: De begrote opbrengsten van de provincie Noord-Holland. Dit is een min-bedrag (V = Voordelig) omdat er minder ten laste van de provinciale middelen komt.
Stortingen: Toevoegingen aan de reserves ten laste van het rekeningresultaat.
Onttrekkingen: Onttrekkingen aan de reserves ten gunste van het rekeningresultaat.
Incidenteel: Budget met een duidelijke einddatum door PS, bedoeld voor een incidenteel doel
Structureel: Budget zonder einddatum bedoeld voor doorlopend beleid en structureel meerjarig in de begroting opgenomen.

2 Financieel overzicht

2.1 Verloop begroting 2024

Verloop begroting 2024 (x € 1.000 , min is voordelig)	Saldo
Begroting 2024	0
Eerste begrotingswijziging 2024	-3.104
Kaderbrief 2025	-6.734
Tweede begrotingswijziging 2024	17
Begroting totaal na tweede begrotingswijziging	**-9.821**

2.2 Tweede begrotingswijziging in één oogopslag

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

min is voordelig	Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
1 Bestuur	25.270	1.028	26.298
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	73.261	3.742	77.003
3 Ruimte en Wonen	26.262	-9	26.253
4 Bereikbaarheid	251.153	17.301	268.454
5 Natuur en landelijk gebied	167.581	-15.917	151.664
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	75.260	3.400	78.660
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-480.710	-32.049	-512.759
Totaal saldo van lasten en baten	**138.077**	**-22.504**	**115.573**
Stortingen	187.230	137.302	324.532
Onttrekkingen	-328.410	-121.515	-449.925
Totaal mutaties reserves	**-141.180**	**15.787**	**-125.393**
Begrotingsresultaat	**-3.104**	**-6.717**	**-9.821**

2.3 Samenvatting Tweede begrotingswijziging

Hieronder is het overzicht opgenomen van de mutaties in deze begrotingswijziging die een effect hebben op het begrotingsresultaat. In hoofdstuk 3 wordt op programma niveau een uitgebreidere specificatie gegeven van de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024.

Omschrijving	Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.)*	Voordelig (V) /Nadelig (N)
Begrotingsresultaat na Eerste begrotingswijziging 2024	**-3,1**	**V**
Kaderbrief 2025	-6,7	V
Begrotingsresultaat 2024 na Kaderbrief 2025	**-9,8**	**V**
Financiële ontwikkelingen met impact groter dan € 200.000		
P1 Bestuur: Capaciteitskosten Statengriffie	0,2	N
P5 Natuur en landelijk gebied: Ophoging budget voor het Groenfonds ten behoeve van de convenantsleningen	0,3	N
P5 Natuur en landelijk gebied: Ophoging lasten voor grondwaterheffing	0,3	N
P6 Economie, leefbaarheid en cultuur: Verhoging baten door hogere inkomsten van Huis van Hilde	-0,3	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Verlaging provinciefonds	2,6	N
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Eindafrekening over 2023 naar aanleiding van de meicirculaire 2024.	-1,0	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Actualisatie renteresultaat	0,3	N
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Hogere baten uit huren	-1,6	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Afrekeningsverschillen	-0,5	V
P7 Overzicht algemene middelen en organisatie: Toerekening capaciteit aan kredieten naar aanleiding van prijsindexatie	-0,6	V
Overige saldo mutaties <€ 200.000	0,3	N
Totaal effect tweede begrotingswijziging Niet budget neutrale wijzigingen	**0,0**	**N**
Begrotingsresultaat na Tweede begrotingswijziging 2024	**-9,8**	**V**

* Een negatief bedrag betekent een verlaging van de inzet van eigen middelen door hogere baten of lagere budgetten en leidt tot een voordeliger, positief begrotingsresultaat.

Begrotingsneutrale wijzigingen

Begrotingsneutrale wijzigingen zijn mutaties die geen effect hebben op het saldo van de begroting . Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wel wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden),

waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 0,1 miljoen zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk ‘BN’.

Reserves

Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves hebben wijzigingen hierin geen effect hebben op het begrotingssaldo.

Op basis van een aantal geactualiseerde lasten, maar ook baten op grond van lagere/hogere verwachte uitgaven in 2024, zijn bij programma’s de reserve uitgaven verlaagd/verhoogd. Daarnaast vinden er overhevelingen plaats tussen reserves. De laatste zijn technische mutaties. Mutaties in de uitgaven vanuit de reserves, de stortingen in de reserves en de overhevelingen tussen de reserves die geen effect hebben op het begrote resultaat zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk ‘RESV’.

Capaciteitskosten conform CAO-afspraken

Conform de nieuwe CAO zijn de totale capaciteitskosten van de provincie opgehoogd met € 6,9 miljoen. Daarnaast zijn ook de capaciteitskosten die toegerekend worden aan de investeringen verhoogd met € 0,5 miljoen. De stijging van de totale capaciteitskosten (€7,4 miljoen) als gevolg van deze nieuwe CAO zijn vooralsnog tezamen geraamd op beleidsdoel 7.2 In de laatste begrotingswijziging zullen deze lasten verdeeld worden over alle operationele doelen.

3 Overzicht per programma

Programma 1 Bestuur

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	10.946	1.310	12.256
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	8.826	50	8.876
1.3	Uitvoeren van rijksheertaken	656	12	668
1.4	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau	4.851	0	4.851
	Baten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	-59	-375	-434
1.3	Uitvoeren van rijksheertaken	0	-12	-12
	Saldo van baten en lasten	25.220	985	26.205
	Stortingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	1.243	0	1.243
	Onttrekkingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	-1.659	0	-1.659
	Totaal mutaties reserves	-416	0	-416
	Programma Resultaat	**24.804**	**985**	**25.789**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	10.946	1.310	12.256
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	8.876	50	8.926
1.3	Verzekeren van Openbare orde en veiligheid	656	12	668
1.4	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau	4.851	43	4.894
	Baten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	-59	-375	-434
1.3	Verzekeren van Openbare orde en veiligheid	0	-12	-12
	Saldo van baten en lasten	25.270	1.028	26.298
	Stortingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	1.243	-43	1.200
	Onttrekkingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	-1.659	0	-1.659
	Totaal mutaties reserves	-416	-43	-459
	Programma Resultaat	**24.854**	**985**	**25.839**

1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Capaciteitskosten Statengriffie	NBN	223 N				223 N
Het budget voor Asielbeleid wordt overgeheveld van beleidsdoel 3.1 naar het Beleidsdoel 1.1. Omdat dit onderdeel uitmaakt van de Rijksheertaken van de cdK.	BN	450				450 N
Dit betreft de bekostiging van de provinciale regietafels asielbeleid waarvoor wij middelen van het Rijk ontvangen	BN	375 N	-375 V			-
Dit betreft het saldo van de volgende mutaties: - € 7.000,- Arondéuslezing - € 28.000 Bijdrage Randstedelijke Rekenkamer (autonome ontwikkeling) - € 75.000 Onderzoeksbudget interne integriteitsonderzoeken	NBN	110 N				110 N
Mutaties < € 100.000	BN	152 N				152 N

Extra toelichting

Capaciteitskosten Statengriffie

Naar aanleiding van het traject 'Statengriffie van de toekomst' wordt de formatie van de griffie bijgesteld. De griffie wordt structureel versterkt met 2 fte voor de functie van commissiesecretaris waar tegenover staat dat een senior positie niet meer wordt ingevuld. Eerder geaccordeerde overschrijdingen op de formatie worden bestendigd. Daarnaast zijn er voor 2024 incidenteel extra inhuurkosten begroot in verband met het vertrek van de Statengriffier en het traject griffie van de toekomst.

1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Mutaties < € 100.000	**BN**	**68 N**				**68 N**
Mutaties < € 100.000	**NBN**	**-18 V**				**-18 V**

1.3 Uitvoeren van rijksheertaken

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overige mutaties < € 100.000	**BN**	**12 N**	**-12 V**			**0**

1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overige mutaties < € 100.000	BN	43 N			-43 V	

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	24.250	1.689	25.939
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	57.735	5.677	63.412
	Baten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	-347	-3.614	-3.961
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	-8.377	-10	-8.387
	Saldo van baten en lasten	73.261	3.742	77.003
	Stortingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	33	0	33
2.1	Reserve Warmte Transitie	1.137	0	1.137
2.1	Reserve Energietransitie	33	0	33
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	1.000	0	1.000
2.2	Reserve Bodemsanering	319	126	445
	Onttrekkingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	-850	850	0
2.1	Reserve Warmte Transitie	-6.407	1.055	-5.352
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	-770	0	-770
2.1	Reserve Energietransitie	-2.904	0	-2.904

2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	-2.667	1.500	-1.167
2.2	Reserve Bodemsanering	-1.039	-3.235	-4.274
	Totaal mutaties reserves	-12.114	296	-11.818
	Programma Resultaat	**61.147**	**4.038**	**65.185**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	24.250	3.114	27.364
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	57.735	5.677	63.412
	Baten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	-347	-5.039	-5.386
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	-8.377	-10	-8.387
	Saldo van baten en lasten	73.261	3.742	77.003
	Stortingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	33	0	33
2.1	Reserve Warmte Transitie	1.137	0	1.137
2.1	Reserve Energietransitie	33	0	33
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	1.000	0	1.000
2.2	Reserve Bodemsanering	319	126	445
	Onttrekkingen			
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	-850	-3.479	-4.329
2.1	Reserve Warmte Transitie	-6.407	269	-6.138
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	-770	0	-770
2.1	Reserve Energietransitie	-2.904	-9.412	-12.316
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	-2.667	-4.916	-7.583
2.2	Reserve Bodemsanering	-1.039	-3.235	-4.274

Totaal mutaties reserves	-12.114	-20.647	-32.761
Programma Resultaat	**61.147**	**-16.905**	**44.242**

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Van het Rijk is een specifieke uitkering van € 2,2 miljoen ontvangen voor capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (SPUK CDOKE).	BN	2.235 N	-2.235 V			0
Van het Rijk heeft de provincie geld ontvangen voor het nationaal programma lokale warmtetransitie (SPUK C95).	BN	1.379 N	-1.379 V			0
Kaderbrief 2025 - taakstelling reserves. Vanuit de reserves voor energietransitie wordt € 14,5 miljoen ingezet t.b.v. de taakstelling coalitieakkoord 2023.	KB2025				-14.527 V	-14.527 V
Vanuit de reserves van programma Energietransitie was budget opgenomen voor het opdrachtenbudget voor verschillende onderwerpen bij Energietransitie. Dit kan nu betaald worden uit het structurele budget dat beschikbaar is gesteld bij het coalitieakkoord. Daarom wordt deze onttrekking uit de reserve teruggedraaid.	RESV	-1.905 V			1.905 N	0

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Indexatie: Er wordt prijsindexatie doorgevoerd met betrekking tot de Omgevingsdiensten. De lastenverhoging wordt gedekt uit de stelpost indexatie.	BN	1.896 N				1.896 N
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is aan de provincie een decentralisatie uitkering van € 2 miljoen toegekend voor 'Versterking vergunningverlening maatwerkaanpak'.	BN	2.036 N				2.036 N

Kaderbrief 2025 - taakstelling reserves. Vanuit de reserve Gezonde leefomgeving wordt € 6,4 miljoen ingezet tbv de taakstelling coalitieakkoord 2023.	KB2025				- 6.416 V	- 6.416 V
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is € 126.000 beschikbaar gesteld voor 'Bodembescherming'. Het bedrag wordt gestort in de reserve Bodemsanering.	BN			126 N		126 N
Gezonde leefomgeving: in de begroting was vanuit de reserve Gezonde leefomgeving € 2,6 miljoen opgenomen voor voortzetting van o.a. Hollandse luchten, Programma Tata Steel, Luchtmeetnetten, Scherp vergunnen en Enoses. Een groot deel van deze kosten kunnen gedekt worden uit het structurele budget dat beschikbaar is gesteld bij het coalitieakkoord, daarom wordt dit budget met € 1,5 miljoen verlaagd.	RESV	-1.500 V			1.500 N	0
Bodemsanering: de onttrekking uit de reserve Bodemsanering is verhoogd met € 3,2 miljoen ten behoeve van de hoger begrote lasten voor de subsidieregeling loodverontreiniging (€ 1 miljoen), de bodemtaken van Omgevingsdiensten (€ 640.000), Subsidie Gasfabriek Zaanstad (€ 800.000), BIO Masterplan 't Gooi (€ 350.000) en diverse kleinere projecten.	RESV	3.235 N			-3.235 V	0

Programma 3 Ruimte en Wonen

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	6.046	-699	5.347
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	19.750	2.699	22.449
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	10.578	-350	10.228
	Baten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	-170	0	-170
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	-6.672	-1.699	-8.371
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	-3.270	0	-3.270
	Saldo van baten en lasten	26.262	-49	26.213
	Stortingen			
3.2	Reserve Woningbouw	1.200	78.919	80.119
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-8.000	0	-8.000
	Onttrekkingen			
3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	-272	272	0
3.2	Reserve Woonbeleid	-750	0	-750
3.2	Reserve Woningbouw	-2.650	-1.000	-3.650
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-3.004	0	-3.004
3.2	Resv. subsidies OD 3.4.1	7.688	0	7.688

3.2	Resv. Woningbouw subsidies	-570	0	-570
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	-1.000	350	-650
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-2.017	0	-2.017
3.3	Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	-2.400	0	-2.400
	Totaal mutaties reserves	-11.775	78.541	66.766
	Programma Resultaat	**14.487**	**78.492**	**92.979**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	6.046	-699	5.347
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	19.750	2.739	22.489
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	10.578	-350	10.228
	Baten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	-170	0	-170
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	-6.672	-1.699	-8.371
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	-3.270	0	-3.270
	Saldo van baten en lasten	26.262	-9	26.253
	Stortingen			
3.2	Reserve Woningbouw	1.200	78.879	80.079
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-8.000	0	-8.000
	Onttrekkingen			

3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	-272	272	0
3.2	Reserve Woonbeleid	-750	-1.229	-1.979
3.2	Reserve Woningbouw	-2.650	-4.169	-6.819
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-3.004	0	-3.004
3.2	Resv. subsidies OD 3.4.1	7.688	0	7.688
3.2	Resv. Woningbouw subsidies	-570	0	-570
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	-1.000	350	-650
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-2.017	0	-2.017
3.3	Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	-2.400	0	-2.400
	Totaal mutaties reserves	-11.775	74.103	62.328
	Programma Resultaat	**14.487**	**74.094**	**88.581**

3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Bate	Storting	Onttrekking	Resultaat
Vanuit dit budget wordt € 200.000 gestort in de reserve Mobiliteitsbeleid voor 'Bouwen aan Bereikbaarheid' SBAB.	RESV	-200 V				-200 V
Het budget voor Asielbeleid wordt overgeheveld naar Beleidsdoel 1.1	BN	-450 V				-450 V
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering ontvangen voor 'Uitvoeringskosten omgevingswet'. Het geld komt op dit beleidsdoel tot besteding. Deze lasten zijn neutraal met de ontvangst in het provinciefonds op beleidsdoel 7.1	BN	90N				90 N
In de decembercirculaire 2023 is een decentralisatie uitkering ontvangen voor de NOVEX van € 300.000. € 170.000 van dit budget wordt uitgegeven bij BD 3.1 en wordt daarom hiernaartoe overgeheveld.	BN	170 N				170 N
Overige mutaties < € 100.000	BN	-37 V				-37 V

3.2 Versnellen en programmeren woningbouw

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overheveling vanuit reserve coalitieakkoord naar reserve woningbouw ten behoeve van het investeringskader (€76,42 miljoen), procesgelden (€1 miljoen) en het stadsmakersfonds (€1,5 miljoen).	RESV			78.919 N		78.919 N
Vanuit de reserve Woningbouw is € 1 miljoen opgenomen in de begroting voor de subsidie voor het stadsmakersfonds die staat op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.	RES	1.000 N			-1.000 V	0
Voor het Platform toekomst bestendig bouwen ontvangt de provincie van het Rijk en provincies een bijdrage.	BN	235 N	-235 V			0
De uitvoeringsregeling Flexibele schil wordt opgehoogd naar € 4,5 miljoen. € 1,5 miljoen ontvangen we van het Rijk. Het overige deel van de ophoging komt uit het huidige structurele budget.	BN	1.464 N	-1.464 V			0
Overige mutaties < € 100.000	BN	40 N		-40 V		

KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Woonbeleid wordt 1,2 mln. ingezet t.b.v. de taakstelling coalitieakkoord 2023					-1.229 V	-1.229 V
KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Woningbouw wordt 3,2 mln. ingezet tbv de taakstelling coalitieakkoord 2023					-3.169 V	-3.169 V

3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Voor klimaatadaptatie was een budget opgenomen van € 1 miljoen. Dit wordt verlaagd met € 350.000. Door grote onzekerheid over het budget zijn er wat opdrachten on-hold gezet, waardoor deze uitgaven niet meer in 2024 plaats gaan vinden. Daarom wordt het restant van de reserve klimaatadaptatie verdeeld over 2024 en 2025. Beide jaren is de verwachting dat er € 650.000 uitgegeven gaat worden.	RESV	-350 V			350 N	0

Programma 4 Bereikbaarheid

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	34.527	3.973	38.500
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	66.380	5.479	71.859
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	39.416	1.787	41.203
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	120.968	11.754	132.722
	Baten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	-2.307	-2.037	-4.344
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	-1.753	0	-1.753
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	-6.078	-1.142	-7.220
	Saldo van baten en lasten	251.153	19.814	270.967
	Stortingen			
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205	200	405
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	10.511	4.000	14.511
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	67	12.074	12.141
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	19.574	0	19.574
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	22.199	1.099	23.298
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	12.357	795	13.152
	Onttrekkingen			

4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-1.287	-10	-1.297
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-26.308	3.430	-22.878
4.1	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2	0	-5.156	-5.156
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-3.039	-1.469	-4.508
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-641	0	-641
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	-1.655	0	-1.655
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-2.081	-595	-2.676
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-31.057	-7.024	-38.081
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-11.375	-145	-11.520
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-3.582	0	-3.582
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	-285	0	-285
	Totaal mutaties reserves	-16.397	7.199	-9.198
	Programma Resultaat	**234.755**	**27.013**	**261.768**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	34.527	3.973	38.500
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	66.380	2.979	69.359
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	39.416	1.787	41.203
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	120.968	11.726	132.694
	Baten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	-2.307	-2.037	-4.344
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	-1.753	15	-1.738
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	-6.078	-1.142	-7.220
	Saldo van baten en lasten	251.153	17.301	268.454
	Stortingen			
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205	200	405
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	10.511	4.000	14.511
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	67	12.074	12.141
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	12.357	795	13.152
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	19.574	0	19.574
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	22.199	1.069	23.268
	Onttrekkingen			
4.1	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2	0	-5.156	-5.156
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-1.287	-10	-1.297

4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-26.308	3.430	-22.878
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-3.039	-1.469	-4.508
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	-285	0	-285
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-11.375	-145	-11.520
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-3.582	0	-3.582
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-641	0	-641
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	-1.655	0	-1.655
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-2.081	-595	-2.676
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-31.057	-7.024	-38.081
	Totaal mutaties reserves	-16.397	7.169	-9.228
	Programma Resultaat	**234.755**	**24.470**	**259.225**

4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Vanuit beleidsdoel 3.1 wordt € 0,2 miljoen gestort in de reserve Mobiliteit voor 'samen bouwen aan bereikbaarheid' (SBAB).	RESV			200 N		200 N
Voor doorfietsroutes wordt € 4 mln. vanuit de reserve coalitieakkoord gestort in de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden. Dit bedrag wordt in 2024 ingezet via de uitvoeringsregeling kleine infrastructuur t.b.v. het stimuleren van doorfietsroutes.	RESV	4.000 N		4.000 N	-4.000 V	4.000 N
De uitgaven vanuit de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden worden met € 9,9 miljoen. naar beneden bijgesteld. Dit betreffen de uitgaven vanuit het Algemeen deelplafond UVR Kleine Infrastructurele projecten (KI) 2024	RESV	-9.900 V			9.900 N	0
€ 0,34 miljoen te ontvangen subsidie op de projecten Gooi Vecht en UVR KI 2022	RESV	-338 V			338 N	0
Er wordt € 10,5 miljoen extra onttrokken uit de reserve. Deze is als volg verdeeld: € 3,5 miljoen voor het project Verleende subsidies weg- en fietsinfrastructuur	RESV	3.516 N			-3.516 V	
De werkgeversaanpak voeren we samen uit met partners. PNH ontvangt € 2,0 mln. van derden en betaald zelf € 0,4 mln. gedekt vanuit de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden.	RESV	2.413 N	-2.037 V		-413 V	
€1,6 miljoen Verleende subsidies infra	RESV	1.640 N			-1.640 V	
Hogere lasten van € 1 miljoen lasten voor het project OV SAAL	RESV	1.000 N			-1.000 V	
€0,5 miljoen voor Veilige uitwegen	RESV	528 N			-528 V	
€0,4 miljoen voor GV Knooppunten	RESV	400 N			-400 V	
Hogere lasten van €0,5 miljoen de volgende projecten, waaronder: Fiets File vrij, Crow Kpvv, gedragsbeïnvloeding, Agriport/Coppershorn en overige kleine onttrekkingen	RESV	477 N			-477 V	

4.2 Openbaar vervoer waarborgen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering (DU) ontvangen in verband met ' OV-Voorkomen van tariefstijging' (motie Bikker/Grinwis). Het bedrag wordt gestort in de reserve OV.	BN			4.012 N		4.012 N
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een DU ontvangen in verband met 'OV-aanbod verbeteren en op peil houden' (motie Bikker/Grinwis). Het bedrag wordt gestort in de reserve OV.	BN			3.766 N		3.766 N
In de meicirculaire 2024 van het provinciefonds is een DU ontvangen in verband met 'Compensatie van de herijking studenten OV-reisproduct' (motie Krul). Het bedrag wordt gestort in de reserve OV.	BN			4.296 N		4.296 N
Proceskosten openbaar vervoer concessies	RESV	329 N			-329 V	
KB2025 Beleidsvoorstellen: Betreft de verwerking van regel M 'Structurele financiering OV-studentenkaart' uit de Kaderbrief 2025.	NBN	-2.500 V				-2.500 V
Hogere lasten van € 0,8 miljoen ten behoeve van de OV Projecten waaronder OV visie: Zero Emissie (ZE) investeringen laadinfrastructuur	RESV	810 N			- 810 V	
Hoger lasten van € 0,3 miljoen ten behoeve van UVR haltetoegankelijkheid 2023	RESV	330 N			-330 V	

4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor gladheidsbestrijding, verkeersmanagement en elektriciteit verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	1.787 N				1.787 N
KB2025 technische bijstellingen: overige mutaties <€100.000	NBN		15N			15N

4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Prijsindexatie. Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor onderhoud van de provinciale infrastructuur verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	2.698 N				2.698 N
Prijsindexatie. Vanwege prijsindexatie zijn de stortingen in de reserves groot onderhoud wegen (€ 1,1 miljoen) en vaarwegen (€ 0,8 miljoen.) verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN			1.894 N		1.894 N
Projecten voor derden. Vanwege indexatie van de bijdragen aan het project Zaanbrug van de gemeentes Wormerland en Zaanstad verhogen we de baten en de lasten met € 1,1 miljoen.	BN	1.142 N	1.142 V			0
Voor groot onderhoud aan wegen en vaarwegen wordt € 7,2 miljoen aan hogere uitgaven verwacht. Ter dekking wordt € 7,2 miljoen meer onttrokken aan de reserves groot onderhoud wegen (€ 7 miljoen) en vaarwegen (€ 0,1 miljoen).	RESV	7.169 N			-7.169 V	0
Ten laste van de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid derden (BD 4.1) wordt € 150.000 aan lasten begroot voor de realisatie van het project N239-09 Tijdelijke maatregel kruispunt N239-Agriport/Coppershorn. Dit betreft het restantbudget van De Kop Werkt	RESV	150 N				150 N
Reserve OPI: Onttrekkingen ten laste van de reserve OPI verdeeld in de volgende projecten: • €0,1 miljoen extra voor het project Bereikbaarheid Gooi en Vechtstreek • €0,4 miljoen extra voor het project Studie & restant fietsknelpunten • €0,1 miljoen extra voor voorbereidingskosten van het project N203-16 KT Krommenie	RESV	595 N			-595 V	0
KB2025 technische bijstellingen: betreft de verwerking van regel H 'Areaaluitbreiding variabel onderhoud' uit de Kaderbrief 2025.	NBN			-30V		-30V
KB2025 technische bijstellingen: betreft de verwerking van regel H 'Areaaluitbreiding vast onderhoud' uit de Kaderbrief 2025.	NBN	-28V				-28V

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	87.882	-14.733	73.149
5.2	Beheren van natuur	51.872	260	52.132
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	24.354	7.596	31.950
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	8.033	79	8.112
5.5	Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	12.900	0	12.900
5.6	Versterken kansrijke landbouw	5.863	455	6.318
	Baten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	-13.058	-5.318	-18.376
5.2	Beheren van natuur	-898	-100	-998
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	-5.700	-5.300	-11.000
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	-3.667	50	-3.617
	Saldo van baten en lasten	167.581	-17.011	150.570
	Stortingen			
5.1	Reserve Groen	17.201	-495	16.706
5.1	Reserve Groene Uitweg	107	0	107
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	4.058	0	4.058
5.3	Reserve Landschap	4.000	0	4.000

5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	854	0	854
5.4	Reserve Waterrecreatie	1.562	0	1.562
5.5	Reserve PPLG	10.900	0	10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.1	Reserve Laag Holland	-714	0	-714
5.1	Reserve Groen	-64.306	10.466	-53.840
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-118	0	-118
5.1	Reserve Groene Uitweg	-4.830	95	-4.735
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-6.403	4.186	-2.217
5.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	-4.262	0	-4.262
5.3	Reserve Landschap	0	-140	-140
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-3.182	-2.156	-5.338
5.3	Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee	-2.951	0	-2.951
5.4	Reserve Waterrecreatie	-3.053	181	-2.872
5.5	Reserve PPLG	-10.900	0	-10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	-2.505	-455	-2.960
	Totaal mutaties reserves	-63.342	11.682	-51.660
	Programma Resultaat	**104.239**	**-5.329**	**98.910**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	87.882	-13.671	74.211
5.2	Beheren van natuur	51.872	260	52.132
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	24.354	7.618	31.972
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	8.033	-1.361	6.672
5.5	Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	12.900	0	12.900
5.6	Versterken kansrijke landbouw	5.863	455	6.318
	Baten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	-13.058	-5.318	-18.376
5.2	Beheren van natuur	-898	-100	-998
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	-5.700	-5.300	-11.000
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	-3.667	1.500	-2.167
	Saldo van baten en lasten	167.581	-15.917	151.664
	Stortingen			
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	4.058	0	4.058
5.1	Reserve Groen	17.201	-1.494	15.707
5.1	Reserve Groene Uitweg	107	-63	44
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	854	-22	832
5.3	Reserve Landschap	4.000	-4.000	0
5.4	Reserve Waterrecreatie	1.562	-10	1.552

5.5	Reserve PPLG	10.900	0	10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-6.403	4.186	-2.217
5.1	Reserve Laag Holland	-714	0	-714
5.1	Reserve Groen	-64.306	10.466	-53.840
5.1	Reserve Groene Uitweg	-4.830	95	-4.735
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-118	0	-118
5.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	-4.262	0	-4.262
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-3.182	-2.156	-5.338
5.3	Reserve Landschap	0	-3.713	-3.713
5.3	Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee	-2.951	0	-2.951
5.4	Reserve Waterrecreatie	-3.053	-1.147	-4.200
5.5	Reserve PPLG	-10.900	0	-10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	-2.505	-455	-2.960
	Totaal mutaties reserves	-63.342	1.687	-61.655
	Programma Resultaat	**104.239**	**-14.230**	**90.009**

5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Lagere bijdrage van derden voor o.a. de kosten van het baggerproject dat gezamenlijk betaald wordt binnen het Gebiedsprogramma Oostelijke Vechtplassen (OVP) omdat het project baggeren fase 1 dit jaar afloopt.	RESV		682 N		-682 V	0
Lagere lasten en lagere onttrekking uit de reserve OVP, uitgaven zijn doorgeschoven naar volgende jaren.	RESV	-5.058 V			5.058 N	0
Verhoging van het budget voor de factuur van het Groenfonds ten behoeve van de convenants leningen. Zie onderstaande uitgebreidere toelichting.	NBN	256 N				-256
De verwachte uitgaven uit de reserve Groen is lager, de achterliggende gegevens hierover staan in het PNN 2025 (Programma Natuurnetwerk) dat eind 2024 aan uw Staten zal worden voorgelegd.	RESV	-16.256 V			16.256 N	0
De geraamde lasten en baten voor de middelen voor het Programma Natuur (SPUK L16) worden in 2024 verhoogd. Deze raming wordt ook opgenomen in het PNN 2025. Zie onderstaande toelichting.	BN	3.887 N	-3.887 V			0
We verwachten het gehele bedrag dat voor "Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (SPUK L25)" ontvangen is m.b.t. het voorstel "Integrale aanpak stikstof reductie Rondehoep" dit jaar uit te geven.	BN	939 N	-939 V			
Hogere baten en lasten voor Vitaal Platteland (SPUK L7) in verband met de subsidie die in 2023 verstrekt is aan Staatsbosbeheer (SBB) voor Waterland Oost fase 1. Omdat deze subsidie hoger was dan € 1,5 miljoen moeten de lasten aansluiten op de werkzaamheden en daarmee over de jaren 2024 en 2025 verdeeld worden.	BN	900 N	-900 V			
In 2023 is grond aangekocht voor NNN. De afwaardering is uitgekomen op € 12,1 miljoen, waarvan € 6 miljoen al eerder was begroot. Dit bedrag wordt van reserve Groen overgeheveld naar de reserve Waardevermindering grondaankopen groen.	RESV				-6.055 N	-6.055
Hogere bijdragen van derden door wijziging in fasering van projecten, zoals Diemerscheg en Schil Naardermeer. Betreft de reserve Groen.	RESV		-274 V		274 N	0
Door lagere verwachte uitgaven aan projecten Groene Uitweg zijn de lasten en de onttrekking aan de reserve Groene Uitweg verlaagd.	RESV	-95 V			95 N	0
Mutaties afzonderlijk < € 100.000	RESV	199 N			-199 V	0

Technische omzetting dekking capaciteitskosten van reserve naar exploitatie.	BN	1.557 N		-1.557 V		

Extra toelichting

Factuur Groenfonds

De voorlopige eindfactuur voor rente en aflossing van de zogenaamde convenantsleningen aan het Nationaal Groenfonds komt uit op een bedrag van € 317.000. Het beschikbare budget van € 61.000 (wat in 2024 nog beschikbaar is uit de technische bijstelling in de Kaderbrief 2023) zal met € 256.000 verhoogd moeten worden, hiervoor is geen ander budget binnen Programma 5 (Natuur en landelijk gebied) beschikbaar. Het Groenfonds geeft als verklaring van dit hogere bedrag aan dat eerdere schattingen m.b.t. de restantverplichting van provincie Noord-Holland aan het Groenfonds waren gebaseerd op de op dat moment beschikbare gegevens, waarbij de rentelasten nog niet exact konden worden berekend, omdat deze zijn gebaseerd op variabele tarieven. Naar nu blijkt zijn deze rentelasten hoger dan destijds (in 2021 en 2023) geraamd.

Programma Natuur SPUK L16

Deze wijziging wordt vnl. veroorzaakt doordat er in 2023 subsidies verstrekt zijn met een bedrag hoger dan € 1,5 miljoen waarvan volgens de BBV de last in het jaar van de werkelijke bestedingen genomen moet worden (dit valt grotendeels in 2024) en hiernaast worden er in 2024 nog enkele subsidies Buiten een uitvoeringsregeling verstrekt.

Technische omzetting dekking capaciteitskosten van reserve naar exploitatie.
Jaarlijks wordt circa € 1,5 mln. in de reserve groen en de reserve groene uitweg gestort en ook weer onttrokken ter dekking van capaciteitskosten voor de uitvoering van het PNN. Met deze omzetting loopt de geldstroom niet langer via de reserves maar worden de capaciteitskosten rechtstreeks vanuit de exploitatiebegroting gedekt.

5.2 Beheren van natuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Bate	Storting	Onttrekking	Resultaat
Hogere lasten en baten voor de bijdrage Ganzenplan omgeving Schiphol (SPUK E109). Zie onderstaande toelichting.	BN	100 N	-100 V			
Aanvalsplan Grutto: Op basis van de meicirculaire 2024 wordt de algemene uitkering verhoogd met € 160.000. Dit bedrag is bestemd voor het Aanvalsplan Grutto.	BN	160 N				160 N

Extra toelichting

Middelen voor het Convenant ‘Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol’ worden middels een subsidie buiten UVR beschikt aan de Faunabeheereenheid Noord-Holland ten behoeve van het samen met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht uit te voeren van het onderdeel ‘Populatiespoor’ dat in dit convenant is opgenomen.

5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Hogere lasten en hogere onttrekking aan de reserve Landschap voor twee subsidies buiten UVR.	RESV	140 N			-140 V	0
Hogere baten en lasten op middelen Veenweide (SPUK L10). Zie onderstaande toelichting.	BN	5.300 N	-5.300 V			0
Hogere lasten en onttrekkingen uit de reserve Cofinanciering Waddenzee. Op basis van het geactualiseerde Bestedingsplan 2024 worden de uitgaven gelijkmatiger over de komende jaren verdeeld. Zie onderstaande toelichting.	RESV	2.156 N			-2.156 V	0
Overige mutaties < € 100.000	BN	22 N		-22 V		0
KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Landschap wordt € 7,6 miljoen ingezet voor de taakstelling coalitieakkoord 2023	KB 2025			-4.000 V	-3.573 V	-7.573 V

Extra toelichting

SPUK middelen Veenweide (L10).

Dit is een voorlopige raming omdat het streven is alle middelen uiterlijk 31-12-2025 te hebben ingezet. Er loopt echter momenteel een initiatief om als gezamenlijke zes Veenweide-provincies in IPO-verband verlenging aan te vragen. Als daartoe in de tweede helft van 2024 wordt besloten, wordt de raming daarop aangepast.

Reserve Cofinanciering Waddenzee.

De voornaamste oorzaak van deze verhoging is het verstrekken van een aantal extra subsidies buiten uitvoeringsregeling, o.a. voor de projecten ‘Cultuurlandschappen’ (€ 700.000) en ‘Wad gaat om’ - inzameling zwerfplastic (€ 600.000).

5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Het verschil tussen de baten van de grondwaterheffing en de daaraan gerelateerde lasten, wordt met de voorziening grondwaterheffing afgerekend. Daarom zouden in de begroting de baten en lasten gelijk moeten zijn. De baten waren begroot op € 800.000 en de lasten op € 490.000. Met deze mutatie zijn zowel de baten als de lasten begroot op € 750.000.	NBN	260 N	50 N			310 N
Van het Rijk ontvangen we voor de subsidie op de lijst buiten uitvoeringsregeling PWN, ondergrondse drinkwaterberging € 1,5 miljoen. Omdat de last boven de € 1,5 miljoen is mogen de baten en lasten niet in 1 jaar genomen worden. In 2024 wordt € 50.000 als last genomen. Het resterende bedrag wordt nu naar beneden bijgesteld en wordt in komende jaren opgenomen.	BN	-1.450 V	1.450 N			0
Lagere lasten en onttrekking uit de reserve Waterrecreatie. Op verschillende projecten is het bestedingsplan gewijzigd, bijvoorbeeld voor de kosten SAIL 2025 waarvoor het gehele bedrag bij de Eerste Begrotingswijziging 2024 geraamd is, maar de kosten lopen deels door in 2025.	RESV	-181 V			181 N	0
Overige mutaties < € 100.000	BN	10 N		-10 V		0
KB2025 - taakstelling reserves - Vanuit de reserve Waterrecreatie wordt € 1,3 miljoen ingezet voor de taakstelling coalitieakkoord 2023.	KB2025				-1.328 V	-1.328 V

5.6 Versterken kansrijke landbouw

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
De lasten en de onttrekking aan de reserve cofinanciering Europese landbouwprojecten worden hoger conform het geactualiseerde bestedingsplan. De raming is aangepast aan de openstelling van GLB (Gemeenschappelijk Landbouwbeleid) en LEADER projecten.	RESV	455 N			-455 V	0

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	32.174	9.260	41.434
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	22.213	-1.287	20.926
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	20.948	2.072	23.020
	Baten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	-75	-5.453	-5.528
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	0	-300	-300
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	0	-1.425	-1.425
	Saldo van baten en lasten	75.260	2.867	78.127
	Stortingen			
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	4.922	0	4.922
6.1	Reserve Circulaire Economie	1.180	0	1.180
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.079	0	4.079
	Onttrekkingen			
6.1	Reserve Circulaire Economie	-1.180	-228	-1.408
6.1	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	0	-2.693	-2.693
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	0	-1.019	-1.019
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-8.808	0	-8.808

6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-10.444	0	-10.444
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-5.350	1.350	-4.000
6.2	Resv. Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	-885	0	-885
	Totaal mutaties reserves	-16.486	-2.590	-19.076
	Programma Resultaat	**58.774**	**277**	**59.051**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	32.174	9.510	41.684
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	22.213	-1.004	21.209
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	20.948	647	21.595
	Baten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	-75	-5.453	-5.528
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	0	-300	-300
	Saldo van baten en lasten	75.260	3.400	78.660
	Stortingen			
6.1	Reserve Circulaire Economie	1.180	0	1.180
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	4.922	0	4.922
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.079	-258	3.821
	Onttrekkingen			

6.1	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	0	-2.693	-2.693
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	0	-3.150	-3.150
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-8.808	0	-8.808
6.1	Reserve Circulaire Economie	-1.180	-1.108	-2.288
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-5.350	1.350	-4.000
6.2	Resv. Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	-885	0	-885
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-10.444	0	-10.444
	Totaal mutaties reserves	-16.486	-5.859	-22.345
	Programma Resultaat	**58.774**	**-2.459**	**56.315**

6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
In de decembercirculaire is een decentralisatieuitkering ontvangen voor de NOVEX van € 300.000. € 170.000 van dit budget wordt uitgegeven bij BD 3.1 en wordt daarom hiernaartoe overgeheveld.	BN	-170 V				-170 V
MKB We verwachten het bedrag dat beschikbaar is voor de "subsidieregeling MKB Innovatiestimulering Regio en Topsectoren 2024" dit jaar uit te geven. De subsidiemodule MIT in titel 3.4 van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies heeft als doel de innovatie te bevorderen bij het mkb en om het mkb beter aan te laten sluiten bij de innovatie-agenda's van de topsectoren en het MTIB.	BN	5.453 N	-5.453 V			0
Circulaire Economie Tijdens de taakstelling capaciteit is besloten om € 228.000 te dekken uit de reserve Circulaire Economie.	RESV	228 N			-228 V	0
Voor de afwikkeling van regelingen van Motie 42/EHDF zijn er middelen gereserveerd in de HIRB+ reserve. Het betreft de regelingen 'HIRB toekomstige winkelgebieden' en 'HIRB Duurzaamheid 2023'.	RESV	1.019 N			-1.019 V	0

Vanuit de reserve Havencomplexen wordt € 2,7 miljoen opgenomen in de begroting dit is voor 3 subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling namelijk: - Gemeente Velsen Binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade (€ 1 miljoen); - Gemeente Beverwijk Revitaliseren haven Beverwijk – Opstellen toekomstplan (€ 500.000); - Gemeente Beverwijk, Revitaliseren haven Beverwijk – Herstel Noorderkade en talud (€ 1 miljoen). Daarnaast is er nog € 140.000 opgenomen voor de Energiehaven IJmuiden en € 53.000 voor inzet personeel.	RESV	2.693 N			-2.693 V	0
KB2025- taakstelling reserves. Vanuit de reserve Circulaire economie en de reserve Herstructurering bedrijventerreinen wordt €3 miljoen ingezet tbv de taaakstelling Coalitieakkoord 2023.	KB2025				-3.011V	-3.011V
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel U 'Financiële correctie regionale economie' uit de Kaderbrief 2025	NBN	250 N				250 N

6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Indexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor Huis van Hilde, Steunpunt Monumenten en UvR Rijksmonumenten verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	63 N				63 N
Inkomsten Huis van Hilde Baten raming Huis van Hilde op basis van nieuwe inzichten na 'inhousing' horeca en zaalverhuur 2024.	NBN		-300 V			-300 V
Vanuit de reserve Stelling van Amsterdam was € 1,2 miljoen opgenomen als onttrekking voor de lijst subsidie buiten uitvoering voor Ford Middenweg. Omdat deze subsidie is komen te vervallen, wordt de onttrekking nu teruggedraaid.	RESV	-1.200 V			1.200 N	0
Voor de lijst subsidie buiten uitvoering Stichting Uitermeer, restauratie plofhuisjes was € 250.000 opgenomen. Het bedrag is aangepast naar € 100.000.	RESV	-150 V			150 N	0
Uitvoeringskosten uitvoeringsregeling subsidie restauratie rijksmonumenten Noord-Holland	BN	258 N		-258 V		0

KB2025 technische bijstellingen: overige mutaties <€ 100.000. Neutraal met onttrekking bij Beleidsdoel 7.2 (Algemene reserve).	BN			25 N		25 N

6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Van het Rijk heeft de provincie € 1,4 miljoen ontvangen voor het ontzorgingsprogramma maatschappelijk vastgoed (SPUK C13/C86). De baten en lasten worden opgenomen in de begroting.	BN	1.425 N	-1.425 V			
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor Probiblio verhoogd ten laste van de stelpost indexatie. De ophoging omvat ook een correctie op 2023.	BN	234 N				
Overheveling sponsoring Vanuit het sport budget is besloten extra geld over te hevelen naar sponsoring.	BN	-100 V				
UVR Herbeschikkingsbesluit / UVR Verduurz. Dorps-buurthuizen Vanuit motie 42 zijn er nog verplichtingen uit 2023 van deze twee UVR's die ten laste komen van de Algemene Reserve. Hiervoor is een kasraming opgenomen	NBN	513 N				513 N

Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie

Te corrigeren tabel uit eerder toegezonden versie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	24.974	-22.027	2.947
7.2	Organisatie	92.251	9.468	101.719
	Baten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	-597.728	-13.249	-610.977
7.2	Organisatie	-207	0	-207
	Saldo van baten en lasten	-480.710	-25.808	-506.518
	Stortingen			
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	6.000	6.055	12.055
7.1	Reserve Coalitieakkoord	67.868	0	67.868
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
	Onttrekkingen			
7.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	-53.000	0	-53.000
7.1	Reserve Coalitieakkoord	-12.481	-82.920	-95.401
7.2	Algemene Reserve	-23.025	-513	-23.538
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	-6.650	-2.274	-8.924
7.2	Reserve Huisvesting	-782	0	-782
	Totaal mutaties reserves	-20.650	-79.652	-100.302

Programma Resultaat	**-501.360**	**-105.460**	**-606.820**

Juiste tabel

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor tweede wijziging	Tweede begrotings-wijziging	Begroot 2024 na tweede wijziging
	Lasten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	24.974	-12.406	12.568
7.2	Organisatie	92.251	9.468	101.719
	Baten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	-597.728	-29.111	-626.839
7.2	Organisatie	-207	0	-207
	Saldo van baten en lasten	-480.710	-32.049	-512.759
	Stortingen			
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	6.000	6.055	12.055
7.1	Reserve Coalitieakkoord	67.868	39.994	107.862
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
	Onttrekkingen			
7.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	-53.000	0	-53.000
7.1	Reserve Coalitieakkoord	-12.481	-82.919	-95.400
7.2	Algemene Reserve	-23.025	-1.479	-24.504
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	-6.650	-2.274	-8.924
7.2	Reserve Huisvesting	-782	0	-782
	Totaal mutaties reserves	-20.650	-40.623	-61.273
	Programma Resultaat	**-501.360**	**-72.672**	**-574.032**

7.1 Algemene dekkingsmiddelen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Uitwerking meicirculaire 2024 provinciefonds: op basis van de meicirculaire van het provinciefonds is de algemene uitkering met €2,6 miljoen verlaagd.	NBN		2.598N			2.598N
Uitwerking meicirculaire 2024: de eindafrekening over 2023 heeft plaatsgevonden in de meicirculaire. Dit zorgt voor een hogere uitkering van €978.000	NBN		-978V			-978V
Uitwerking meicirculaire 2024: via de algemene uitkering is een bedrag toegekend voor 'Aanvalsplan Grutto'. Het gaat om €160.000. Zie ook beleidsdoel 5.2	BN		-160V			-160V
Uitwerking meicirculaire 2024: via de algemene uitkering wordt een bedrag toegekend voor 'bodembescherming'. Dit bedrag wordt gestort in de reserve Bodemsanering (zie ook beleidsdoel 2.2)	RESV		-126V			-126V
Uitwerking meicirculaire 2024: in de meicirculaire zijn een aantal decentralisatie uitkering (DU's) toegekend. Het gaat hierbij om de volgende uitkeringen: • DU Uitvoeringskosten omgevingswet ad €90.000 (zie ook beleidsdoel 3.1); • DU OV-voorkoming tariefstijging ad €4 miljoen (zie ook beleidsdoel 4.2) • DU OV- aanbod verbeteren en op peil houden ad €3,8 miljoen (zie ook beleidsdoel 4.2); • DU OV- compensatie van de herijking studenten OV-reisproduct ad €4,3 miljoen (zie ook beleidsdoel 4.2) • DU Vergunningverlening maatwerkaanpak ad €2 miljoen (zie ook beleidsdoel 2.2).	BN		-14.200V			-14.200V
Dividend: in 2023 is de RON geliquideerd. Het nog te ontvangen dividend is in 2023 verrekend met het aandelenbelang. Omdat het dividend oorspronkelijk in 2024 was geraamd moet dat nog afgeboekt worden in 2024. Dit gaat om een bedrag van €168.000.	NBN		168N			168N
Renteresultaat: de rentelasten van het renteresultaat worden met €300.000 opgehoogd. Dit wordt veroorzaakt door het extra aantrekken van €40 miljoen aan vreemd vermogen in 2024.	NBN	300N				300N

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Doorschuif BTW : de BTW die gemeenschappelijke regelingen niet kunnen verrekenen wordt doorgeschoven naar de provincie. Deze doorschuif BTW was tot nu toe begroot als baten, maar moet begroot worden als negatieve kosten.	BN	- 2.150V	2.150N			0
Detachering provinciaal personeel : Provinciaal personeel wordt soms gedetacheerd buiten de provincie. De opbrengsten die hiermee gepaard gaan worden ingezet voor de kosten van vervangend personeel.	BN	1.113N	- 1.113V			0
Correctie capaciteit van beleidsdoel 7.2 naar beleidsdoel 7.1	BN	331N				331N
Stelpost indexering : verschillende budgetten in de begrotingsprogramma's zijn opgehoogd naar prijspeil 2024. Hiervoor is gebruik gemaakt van de in BD 7.1 opgenomen stelpost indexering.	BN	-21.621V				-21.621V
Vanuit de reserve coalitieakkoord wordt € 78,9 mln. overgeheveld naar de reserve woningbouw conform het bestedingsplan. Zie ook beleidsdoel 3.2	RESV				-78.920V	-78.920V
Vanuit de reserve coalitieakkoord wordt € 4 mln. overgeheveld naar de reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden voor doorfietsroutes conform het bestedingsplan. Zie ook beleidsdoel 4.1	RESV				-4.000 V	-4.000 V
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel B.2 en B.3 'Provinciefonds' uit de Kaderbrief 2025.	NBN		2.772N			2.772N
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel C.1 'Opcenten motorrijtuigenbelasting' uit de Kaderbrief 2025.	NBN		-6.433V			-6.433V
KB2025 technische bijstelling: Betreft de verwerking van regel E 'Dividendopbrengsten' uit de Kaderbrief 2025.	NBN		-11.368V			-11.368V
KB2025 technische bijstellingen: overige wijzigingen <€100.000.	NBN		-8V			-8V
KB2025 technische bijstellingen: Betreft de verwerking van regel D 'Indexeringen' uit de Kaderbrief 25	NBN	5.265N				5.265N
KB2025 technische bijstellingen: Betreft de verwerking van regel G 'Renteresultaat' uit de Kaderbrief 2025.	NBN	3.031N				3.031N
KB2025 beleidsvoorstellen: Betreft de verwerking van regel V 'Saldo invulling structurele taakstelling 2024' uit de Kaderbrief 2025.	KB2025	500N				500N

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
KB2025- taakstelling reserves. Een bedrag van €40 miljoen wordt gestort in de reserve Coalitieakkoord. De middelen zijn afkomstig uit vrijval van overige reserves.	KB2025			39.994N		39.994N
De inkomsten uit huren nemen verder toe dan eerder geraamd, vanwege de hogere pachtprijzen en toename areaal provinciaal bezit.	NBN		-753 V			-753 V
De inkomsten uit verpachten en huren nemen verder toe dan eerder geraamd, vanwege de hogere pachtprijzen en toename areaal provinciaal bezit.	NBN		-835 V			-835 V
In 2023 is 1.252.296 m2 grond aangekocht voor NNN. De aankoopwaarde was €13,3 miljoen. De restwaarde hiervan is €1,3 miljoen. Het af te waarderen bedrag is €12,1 miljoen, waarvan €6 miljoen al eerder was begroot. Dit wordt vanuit reserve groen overgeheveld naar reserve waardevermindering grondaankopen groen. Zie ook beleidsdoel 5.1	RESV			6.055 V		6.055 V

7.2 Organisatie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Afrekenverschillen voorgaande jaren : In de jaarrekening 2023 zijn voor een aantal posten kosten opgenomen op basis van een raming. In 2024 zijn facturen voor lagere bedragen binnen gekomen. Dit leidt tot een financieel voordeel in het huidige jaar.	NBN	-504V				-504V
Aanschaf ICT-apparatuur : De voor 2023 geplande vervanging van beeldschermen is in dat jaar niet doorgegaan en doorgeschoven naar 2024 (€ 984.000). Daarnaast worden in 2024 meer laptops vervangen. De uitgaven worden gedekt vanuit de reserve bedrijfsvoering.	RESV	1.175N			-1.175V	0
programma Bedrijfsvoerings-sytemen : in de periode t/m 2027 vervangt de provincie haar bedrijfsvoeringssystemen omdat de contracten hiervoor aflopen. Het programma BVS heeft de ambitie met moderne concepten en technieken efficiency en servicegerichtheid te vergroten. In 2024 worden hiervoor de eerste uitgaven gedaan die gedekt worden uit de reserve bedrijfsvoering.	RESV	1.143N			-1.143V	0
Prijsindexatie; Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor capaciteit verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	7.472N				7.472N

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor de materiële overhead verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	837N				837N
Prijsindexatie: Vanwege prijsindexatie zijn de lasten voor de voorziening verlofsparen verhoogd ten laste van de stelpost indexatie.	BN	280N				280N
Correctie capaciteit van beleidsdoel 7.2 naar beleidsdoel 7.2	BN	-331V				-331V
Toerekening capaciteit aan kredieten. Het deel van de prijsindexatie ten aanzien van capaciteit dat betrekking heeft op investeringen wordt toegerekend aan de kredieten en niet aan de lasten.	NBN	-560V				-560V
Onttrekking aan de algemene reserve voor UVR Verduurzaming Dorps-buurthuizen. De onttrekking is neutraal met de lasten op beleidsdoel 6.3	NBN				-513V	-513V
KB2025- taakstelling reserves. Vanuit de algemene reserve wordt €941.000 ingezet tbv de taakstelling Coalitieakkoord 2023.	KB2025				-941V	-941V
KB2025 technische bijstellingen: overige mutaties <€100.000. Neutraal met lasten op beleidsdoel 6.2.	KB2025				-25V	-25V
Overige mutaties < € 100.000	RESV	-44 N			44 V	0

Extra toelichting

De verhoging van de lasten voor capaciteit hangt samen met de afgesloten CAO voor 2024. De stijging van de totale capaciteitskosten als gevolg van deze nieuwe CAO zijn vooralsnog tezamen geraamd op beleidsdoel 7.2, In de laatste begrotingswijziging zullen deze lasten verdeeld worden over alle operationele doelen.

Capaciteitskosten programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie

De totale capaciteitskosten van de provincie zijn opgehoogd met € 6,9 miljoen in verband met de nieuwe CAO. Dekking vindt plaats uit de stelpost indexering (BD 7.1). De hogere capaciteitskosten moeten nog worden toegerekend aan alle programma's.

4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Programma 1 Bestuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
1.2	Amsterdam Smart City Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City	€ 100.000	
1.3	Gemeente Haarlemmermeer Invoering vergunningplicht op bedrijventerrein de Liede, ten behoeve van het tegengaan van georganiseerde criminaliteit.	€ 35.000	Nieuw
1.3	Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam fase 2 Toelichting: Gooi en Vechtstreek zet gezamenlijk in op versterking van de bestuurlijke weerbaarheid. Hiertoe zetten de gemeenten zich onder andere in op voortzetting en doorontwikkeling van het BIT naar een duurzaam samenwerkingsverband in de strijd tegen oneerlijk ondernemerschap en vóór een weerbaar openbaar bestuur. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave	€ 40.000	

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
2.1	Greenport Aalsmeer Energieconsultant Greenport	€ 150.000	
~~2.1~~	~~Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur~~	~~€ 70.000~~	Verwijderd
~~2.1~~	~~OD IJmond, warmteregisseur~~	~~€ 70.000~~	Verwijderd
2.1	*Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar*	€ 150.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
2.1	Natuur en milieufederatie Noord-Holland, Participatie coalitie, energieregio's	€ 150.000	
2.1	Vattenfall Windpark Wieringermeer B.V., obstakel verlichting	€ 300.000	
2.1	WP energiek BV, obstakel verlichting	€ 36.000	
2.1	ASR Windpark Wieringermeer B.V., obstakel verlichting	€ 192.000	
2.1	ECN Wind Energy Facilities B.V., obstakel verlichting	€ 94.800	
2.1	Stichting schooldakrevolutie	€ 129.650	Nieuw
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, sanering waterbodem in de Amstel nabij Cindu	€ 1.400.000	
2.2	Hoogheemraadschap Rijnland, Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout	€ 308.550	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, uitvoering waterbodemsaneringen	€ 2.860.000	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam)	€ 2.124.196	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam)	€ 8.523.000	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Sanering waterbodem Amstel nabij Cindu deel 2	€1.582.680	
2.2	Energie Samen Noord-Holland, energie-initiatieven Energie Samen Noord-Holland is de koepelorganisatie van energiecoöperaties in Noord-Holland. Zij ondersteunen energie-initiatieven, gemeenten en maatschappelijke organisaties met kennis, begeleiding, uitvoeringskracht en participatie in de energietransitie. Als provincie kunnen we bijdragen in deze taken om zo lokaal eigendom en financiële participatie bij de energietransitie te ondersteunen en borgen.	€ 60.000	Nieuw

Programma 3 Ruimte en Wonen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
3.2	Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1	€ 1.200.000	
3.2	Gemeente Haarlem, knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid	€ 8.000.000	
3.2	Heerhugowaard, ketenreismiddelen	€ 150.000	
3.2	Alkmaar, ketenreismiddelen	€ 50.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
3.2	Heiloo, ketenreismiddelen	€ 231.500	
3.2	Zaanstad. ketenreismiddelen	€ 70.000	
3.2	Heemskerk, ketenreismiddelen	€ 75.000	
3.2	Hoorn, ketenreismiddelen	€ 200.000	
3.2	Schagen, ketenreismiddelen	€ 75.000	
3.2	Uitgeest, ketenreismiddelen	€ 275.000	
3.2	MRA-ASRE opleiding & Primanedmonitor	€ 400.000	
3.2	MRA, huisvesting aandachtsgroepen	€ 200.000	
3.2	Stichting Stadmakersfonds, levendige en inclusieve stad Het Stadmakersfonds draagt bij aan een levendige en inclusieve stad door te investeren in initiatieven met maatschappelijke meerwaarde en redelijk economisch rendement. Het fonds is matchmaker tussen stadmakers en investeerders. Het helpt initiatieven hun vastgoed en grond aan te kopen, en de bouw te financieren. Daarnaast adviseert het fonds stadmakers over het opzetten van een haalbare businesscase.	€1.000.000	Nieuw
3.3	HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK	€ 44.000	
3.3	Provincie Zuid-Holland, onderzoek naar de gevolgen peilopzet veenweidegebied Deze bijdrage uit de SPUK L10 Veenweide	€ 75.000	
3.3	Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Waterveiligheidslandschappen)	€ 120.000	

Programma 4 Bereikbaarheid

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
4.2	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer: Bijdrage 2024 Toelichting: Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris	€ 50.000	
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: herontwikkeling locatie fietsenstalling Toelichting Bijdrage aan herontwikkeling van locatie ten oosten van station Naarden-Bussum vanuit het Rijksbudget	€ 2.000.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
	OV SAAL. De provincie treedt op als beheerder van dit budget namens het Rijk		
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: stationsweg aanpassen Toelichting Bijdrage aan de herinrichting van de Stationsweg nabij station Naarden-Bussum	€500.000	
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: Regionale fietsroutes Toelichting Bijdrage aan ontwikkeling regionaal doorfietsroutenetwerk in regio Gooi -en Vechtstreek	€ 375.000	
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: fietsenstalling station Hilversum Toelichting Bijdrage aan realisatie ondergrondse fietsenstalling op Hilversum Centraal	€ 2.750.000	
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: Kleine Spoorbomen Toelichting Subsidie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid/doorstroming van de gelijkvloerse spoorwegovergang ten westen van station Hilversum	€ 1.000.000	
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak Metropoolregio Amsterdam Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 1.850.000	wijzigen
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak regio Noord-holland-Noord Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 200.000	
4.1	Omgevingsdienst IJmond: Werkgeversaanpak IJmond Bereikbaar Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 400.000	wijzigen
4.1	Gemeente Velsen: Pont Velsen Toelichting Bijdrage aan de aanschaf van een pont, met als doel de pontverbinding bij Velsen structureel te	~~€ 1.800.000~~	vervallen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
	voorzien van 2 ponten		
4.1	Greenport Aalsmeer: Stimuleren vervoer over water en versterkte logistieke samenwerking binnen de Greenport-partners Toelichting Bijdrage voor het opzetten van coalitie van partijen uit de Greenport Aalsmeer community om de ondernemers om ze beter in staat te stellen te aan te sluiten bij de programma's van Amsterdam Logistics die bijdragen aan betere doorstroming, modal shift en verduurzaming van het transport.	€ 49.999	wijzigen
4.1	Gemeente Gooise Meren: P+R Muiden Toelichting Subsidie voor verbetering ketenreisvoorzieningen nabij P+R muiden	€ 400.000	
4.1	Gemeente Zaanstad: Verbindingsweg Dorpsstraat – Communicatieweg Toelichting Aanleg van een verbindingsweg tussen de Communicatieweg en de Dorpsstraat in Assendelft aan te leggen. Deze verbindingsweg moet het verkeer op de Communicatieweg en de overlast die er mee gemoeid is verminderen, en de doorstroming te verbeteren.	1.300.000	
4.1	Stichting CROW: CROW-KpVV bijdrage 2025 Toelichting Met deze subsidie ontwikkelt CROW collectieve kennis op het gebied van mobiliteit, door middel van het programma Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).	€ 156.000	wijzigen
4.1	Gemeente Velsen: Velsertraverse fietsonderdoorgang Toelichting Subsidie voor het gemeentelijk deel van de aanleg van de fietsverbinding onder de Velsertraverse, tussen station Beverwijk en Velsen Noord	€ 1.300.000	
4.1	Gemeente Heiloo: Fietsverbinding Heilooërbos Toelichting Subsidie voor verbetering fietsverbinding Heilooërbos. Het gaat het om een provinciale cofinancieringsbijdrage aan een samenwerkingsproject van ProRail en gemeente. De realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen de Meerweg Alkmaar en de Westerweg in Heiloo.	2.238.000	Nieuw
4.1.	Gemeente Haarlem: Fietsfilevrij-stimuleren gebruik fietsroute F200 Toelichting	159.441	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
	Subsidie voor evaluatie, monitoring en/of fietsstimulering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam.		
4.1	Gemeente Bergen: Kustbus bijdrage 2024 Toelichting Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van een touringcar naar de kust door gebrek aan personeel bij Connexxion	€ 40.000	Nieuw
4.1	Gemeente Castricum: Kustbus bijdrage 2024 Toelichting Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van een touringcar naar de kust door gebrek aan personeel bij Connexxion	€ 40.000	Nieuw
4.1	Gemeente Schagen: Kustbus bijdrage 2024 Toelichting Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van een touringcar naar de kust door gebrek aan personeel bij Connexxion	€ 40.000	Nieuw
4.1	Gemeente Landsmeer: In stand houden veerpont Ilpendam Toelichting In 2021 zijn afspraken gemaakt met VRA en gemeenten Landsmeer en Waterland dat we gezamenlijk onderzoek doen naar een fietsbrug en in de tussentijd gezamenlijk zorg dragen dat de pont bij Ilpendam in stand blijft.	€ 386.437	Nieuw
4.1	Gemeente Schagen: Mobipunten Noord-Holland-Noord Toelichting Aaanpassen van de hubs in de landelijke huisstijl ten behoeve van de herkenbaarheid (i.e. gaat met name om aanbrengen uniforme stijl voor wat betreft bebording en bewegwijzering)	€ 36.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Hub Juliana dorp Toelichting inrichten van de hub, inclusief aanleg parkeerplaatsen voor auto en fiets en plaatsing abri's	€ 200.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Hun Nieuw Den helder Toelichting inrichten van de hub, inclusief realisatie fietsparkeerplaatsen	€ 45.000	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	
4.1	Gemeente Den Helder: Nieuwe bushaltes Toelichting Aanleggen van nieuwe bushaltes in het kader van het nieuwe Vervoerplan 2024 van Connexxion	€ 135.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den helder: Buurtbus Toelichting Buurtbus initiatief vanuit Julianadorp	€ 200.000	Nieuw
4.1	Gemeente Hollands Kroon: Fietsenstalling bushalte Wieringerwerf Toelichting Uitbreiden van fietsenstalling bij de bushalte Wieringerwerf	€ 9.000	Nieuw
4.1	Gemeente Hollands Kroon: Hub Middenmeer Toelichting Inrichten van de hub, inclusief plaatsing abri's en aanleg auto -en fietsparkeerplaatsen	€ 90.000	Nieuw
4.1	P.T.A Groot: Kosten sanering aanleggen uitweg N510 Toelichting Eigenaren hebben subsidie gekregen voor het aanpassen van hun uitweg. Tijdens de realisatie bleek dat er binnen het provinciaal areaal vervuilde grond aanwezig was. Voor deze verwerking zijn extra kosten gemaakt . 90% van die kosten worden door de provincie vergoed.	€ 4.500	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Renovatie Boerenverdrietbrug	€ 300.000	
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord	€ 500.000	
4.4	Stichting CROW, Kennisprogramma Beheer en Bouw Infrastructuur (KpBBI)	€ 95.000	

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.1	WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder	€ 120.000	
5.1	HHNK, oplossen van het vismigratieknelpunt bij het Zaancomplex	€ 165.000	
5.1	Water, Land en Dijken, bodem- en vegetatieverbetering natuurgronden bij natuurboeren	€ 200.000	
5.1	Gebiedcoöperaties Noord Holland Zuid U.A., Integrale aanpak stikstofreductie Ronde Hoep	€ 938.562	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer,Aanleg noodzakelijke natuurverbinding Groene As.	€ 591.220	
5.1	Recreatieschap Geestmerambacht, inrichten van 13ha moerasnatuur	€ 1.028.823	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, duurzaam watersysteem in Park 21	€ 5.697.359	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, recreatieve verbindingen	€ 2.070.000	
~~5.1~~	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, Polderproces Noordelijke Vechtpolders~~	~~€ 235.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, polderproces Bovenkerkerpolder~~	~~€ 465.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Gooise Meren, aanlegplaatsen trekvaart Muiden	€ 280.000	
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren , biodiversiteit kernen~~	~~€ 70.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~LTO-projecten, boer actief in de Groene Uitweg~~	~~€ 80.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren, entree Muiden~~	~~€ 1.511.500~~	Verwijderen
5.1	Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving	€ 63.910	
~~5.1~~	~~Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2~~	~~€ 500.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West fase 2	€ 1.730.000	
~~5.1~~	~~Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2~~	~~€ 250.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren, natuurboulevard 2.0~~	~~€ 1.050.000~~	Verwijderen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
~~5.1~~	~~Stichting Monumentenbezit, recreatieve kwaliteit 's-Graveland~~	~~€ 1.800.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg~~	~~€ 70.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Diemen, ecologische verbindingen Diemerscheg	€ 70.000	
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek, vaarnetwerk	€ 142.500	
~~5.1~~	~~Gemeente Gooise Meren, Waterpoort Vecht~~	~~€ 265.000~~	Verwijderen
~~5.1~~	~~Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2~~	~~€ 707.000~~	Verwijderen
5.1	Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem	€ 65.000	
~~5.1~~	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid Noordelijke Vechtpolders – Toekomstbestendig weidelandschap~~	~~€ 90.000~~	Verwijderen
5.1	Agrarisch Collectief NHZ, Agrarische erven. Toelichting: Korte omschrijving: het versterken van het weidelandschap, de ruimtelijke kwaliteit en de biodiversiteit door erfbeplanting met inheemse soorten.	€ 70.000	Nieuw
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek~~,~~ strategie veenweidegebied~~.~~ Toelichting: opstellen van een strategie die leidraad vormt voor de diverse opgaven in het veengebied, zoals vitale landbouw, bodemdaling, natuurontwikkeling.	€ 80.000	Nieuw
5.1	ANV Water Land en Dijken, boerderijeducatie Laag Holland	€ 70.000	
~~5.1~~	~~Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken, Loket Veenweideboeren.~~	~~€ 300.000~~	Verwijderen
5.1	Stichting RAVON afdeling FLORON, Borging en versterking Botanisch Erfgoed Noord-Holland.	€ 330.000	
5.1	Natuurmonumenten, Aanpak Waterteunisbloem en peilverhoging.	€ 350.000	
5.1	Natuurmonumenten, natuurinrichtings- en herstelmaatregelen in het Hol.	€1.720.000	
5.1	Gemeente Koggenland, Realisatie Dorpsbos Ursem. Toelichting: Onderbouwing: Ten noorden van Ursem ligt een gebied van ca. 17 hectare. Het gebied ligt in de Ursemmer Polder. De gemeente is voornemens om hier een recreatiebos/waterberging te	€800.000	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	realiseren. Het initiatief voor dit project komt van de inwoners van de gemeente Ursem zelf, verenigd in een lokaal DOE-team. Het plan draagt bij aan PPLG doelen, en tevens wordt ca. 12 hectare bos aangeplant als compensatie voor gekapte bossen in Natura 2000-gebieden.		
5.1	De Natuurverdubbelaars, Toekomstversnellers Buitengewoon Noord-Holland. Toelichting: Het doel van Toekomstversnellers Buitengewoon Noord-Holland is om praktische en haalbare ideeën met sociaaleconomische impact in het landelijke gebied van de provincie Noord-Holland te versnellen en om op deze manier bij te dragen aan één of meerdere PPLG-thema's (Natuur, Water en Bodem, Klimaat, Landbouw, Landschap en Erfgoed, Recreatie). Dit doen we aan de hand van een prijsvraag, waarbij er ideeën voor het landelijk gebied kunnen worden ingediend. Een jury selecteert 5 Topideeën (! Per PPLG gebied), de winnende ideeën krijgen een financiële bijdrage, advies en coaching om het idee een stap verder te brengen. De subsidie bestaat uit de financiële bijdrage van €5000,- per top idee. De natuurverdubbelaars begeleiden het proces van advies en coaching en verzorgen dat de prijs naar de winnaars wordt overgemaakt.	€ 25.000	
5.1	Gemeente Gooise Meren, Ontsnippering 't Gooi (GV53)	€ 250.000	Nieuw
5.3	Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken, Loket Veenweideboeren	€ 1.300.000	
5.2	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000	
5.2	UvB, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000	
5.2	Natuurmonumenten, beheer vaarland vochtig en hellinghakhout. Toelichting: beheervergoeding voor 5-jaarlijks beheer van gebieden in de Oostvaardersplassen die alleen varend bereikt kunnen worden en waar beheertype 'vochtig en hellinghakhout (N17.06)' op ligt. In het gebiedsakkoord OVP is afgesproken dat de hakhoutbosjes intensiever beheerd worden. Beheerfrequentie is elke 5 tot 20 jaar afzetten. Hakhoutbosjes (en overige bostypen) worden niet jaarlijks beheerd, waardoor subsidie via de SVNL niet mogelijk is. De locatie van de beheergebieden wordt aangegeven op de vaarlandkaart van het Natuurbeheerplan.	€ 6.100	
5.2	Stichting Fietsplatform, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2024	€ 35.000	
5.2	Stichting Wandelnet, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2024	€ 47.605	
5.2	Recreatie Noord-Holland N.V.: boerenlandpaduitvoering/-beheer 2024	€ 150.000	
5.2	Gemeente Haarlemmermeer: recreatieve voorzieningen bij de via de UVR Boscompensatie 2023 gesubsidieerde bosparken.	€ 100.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.2	Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland	€ 1.270.000	
5.2	Stichting RAVON afdeling FLORON, borging botanisch erfgoed Noord-Holland (fase 1)	€ 66.054	
5.2	Natuurcollectief Water Land en Dijken i.o. Provinciale bijdrage aan de oprichting van het natuurcollectief conform in IPO verband gemaakte afspraken.	€ 35.000	
5.2	Faunabeheereenheid NH, bestrijding van een exoot, Toelichting: bestrijding van een exoot – rosse stekelstaart voor een periode van vier jaar	€ 200.000	
5.2	Faunabeheereenheid NH, Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol Toelichting: Faunabeheereenheid Noord-Holland; Incidentele Specifieke Uitkering (rijksbijdrage) t.b.v. wettelijke en noodzakelijke vernieuwing Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol 2024-2030.	€ 100.000	
5.2	Recreatie Noord-Holland, transitie regeling boerenlandpaden	€ 65.000	
5.2	Agrarische Natuur- en Landschapsvereniging De Lieuw, aanvulling organisatiekosten Toelichting: het betreft een incidentele aanvulling van de organisatiekosten van de Lieuw (Texel), ten behoeve van onvoorziene administratieve lasten.	€ 120.000	Nieuw
5.2	VU, Weidevogelgrasland- en zenderonderzoek. Toelichting: meer inzicht te krijgen in de knelpunten van het landbouwgebied voor Boerenlandvogels en in welke mate agrarisch graslandbeheer bijdraagt aan de overlevingskansen van de grutto.	€ 255.000	Nieuw
5.3	Landschap Noord-Holland, uitvoering programma 'Betrekken bij Groen'	€ 608.000	
5.3	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 160.789	
5.3	Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 166.530	
5.3	Gemeente Castricum, brugleuningen hoofdlocatie. Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 40.000	
5.3	Gemeente Uitgeest, brugleuningen voetgangerslocaties. Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 30.000	
5.3	FME, Green Shipping Beunschip	€ 180.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.3	Stichting Wageningen Research, Wijs met Wormen. Toelichting: maagdarmwormen worden doorgaans bestreden met synthetische anti-parasitaire middelen. Het gebruik van deze middelen staat om allerlei redenen ter discussie, waaronder resistentie en de belasting van het ecosysteem door residuen. Voor de beheersing van maagdarmwormen zal in toenemende mate gebruik gemaakt moeten worden van alternatieve beheersstrategieën. Een veranderend watermanagement, waarbij ingezet wordt op het verhogen van het grondwaterpeil, zal de biotoop waarin de tussengastheer van leverbot kan gedijen, vergroten.	€ 100.000	
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Polderprocessen van onderop, tegengaan broeikasgassen veenweide in een integrale aanpak om ook andere PPLG-doelen te realiseren. Toelichting:Om aan te sluiten bij de energie van de agrarisch ondernemers die bij willen dragen aan de PPLG-doelen in veenweidegebieden maken we voor processen in polders in de veenweidegebieden middelen vrij voor investeringen die bijdragen aan het tegengaan van broeikasgassen, mogelijk in combinatie met ondersteuning bij integrale processen.	€ 670.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 1: Broedfort Amstelmeer	€ 225.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 2: 2023-2026	€ 350.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 2: Vogelsand	€ 80.000	Nieuw
5.3	Vogelbescherming Nederland, Waakvogels	€ 200.000	Nieuw
5.3	Visit Wadden, Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee	€ 167.000	
5.3	Visit Wadden, Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee, Gastheerschap	€ 563.000	Nieuw
~~5.3~~	~~Waddenbaai fase 2 (rondje)~~	~~€ 1.720.000~~	Verwijderen
5.3	HHNK, Ruim Baan voor Vissen II Toelichting: verbetering natte infrastructuur Noordkop	€ 930.000	Nieuw
5.3	Landschap Noord-Holland, programma cultuurlandschappen	€ 700.000	
5.3	Provincie Fryslân, Wad gaat om (inzameling plastic)	€ 600.000	Nieuw
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Uitvoering Toekomstvisie en intentieovereenkomst Bovenkerkerpolder. Toelichting: Om uitvoering te geven aan de intentieovereenkomst Bovenkerkerpolder, waarin overheden en agrariërs hebben aangegeven de doelen uit het toekomstbeeld van de agrariërs te willen gaan	€ 665.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	realiseren. Kern van het toekomstbeeld is dat de veehouders in de Bovenkerkerpolder deze prachtige groene oase in een grootstedelijke omgeving willen behouden en versterken met daarin een centrale rol voor de agrarische ondernemers. Tegelijkertijd willen ze inspelen op de urgente vraagstukken die nu en in de toekomst gaan spelen. Ze zien dit als een gezamenlijk belang en willen als polder samenwerken aan deze vraagstukken, mogelijk in coöperatief verband. Een kwartiermaker zal een uitvoeringsplan gaan maken en deze tot uitvoering brengen.		
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Polderproces Keverdijksepolder, tegengaan broeikasgassen veenweide en andere opgaven. Toelichting: In het gebied Keverdijkse Polder loopt een polderproces aangestuurd door de agrarisch ondernemers. Met dat proces willen de ondernemers komen tot het nemen van maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en tevens andere opgaven realiseren.	€ 435.000	
~~5.4~~	~~Acacia, Zoete Toekomst, fase 2~~	~~€ 310.000~~	~~Verwijderen~~
~~5.4~~	~~Acacia, Zoete Toekomst, fase 2~~	~~€ 206.250~~	~~Verwijderen~~
5.3	Acacia, Zoete Toekomst Texel	€ 65.000	Gewijzigd
5.4	PWN, ondergrondse drinkwaterberging	€ 1.500.000	
5.4	Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen	€ 22.500	
5.4	~~Gemeente Haarlemmermeer,Pontveer Aalsmeer - Rijsenhout.~~	~~€ 100.000~~	Verwijderen
5.4	stichting Verborgen Stad, Beleving Historische route trekvaart Leiden- Haarlem. Toelichting: Het beleefbaar maken van de historische trekvaart Leiden – Haarlem, door het toevoegen van een virtuele ervaring en informatieborden van het historisch landschap op een aantal aanlegplaatsen langs de trekvaart. In opvolging van een aantal soortgelijke aanlegplaatsen langs de trekvaart in Zuid-Holland.	€ 20.000	
5.4	Stichting SAIL Amsterdam Toelichting: T.b.v. SAILHero project inzake ondersteuning jongeren op het gebied van arbeidsmarkt & onderwijs.	€ 405.000	
5.4	Stichting SAIL Amsterdam Toelichting: T.b.v. verzamelen kennis, opdoen van ervaring en invoering van duurzame innovaties tijdens SAIL 2025 op het gebied van water, materiaal, energie, voedsel, mobiliteit, digitalisering en veiligheid.	€ 75.000	
5.4	PWN, Project WAAG (Water Aanvoer Aanvulling Gooi), onderzoek naar infiltratie en winning van water in het Gooi.	500.000	Nieuw

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	Met het project wordt invulling gegeven aan Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027. De provincie participeert in onderzoek naar nieuwe winplaatsen voor drinkwatervoorziening.		
5.6	Greenport Aalsmeer/programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer	€172.000	
5.6	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering, versterking en verduurzaming glastuinbouw	€ 100.000	
5.6	Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau Toelichting: samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord	€ 150.000	
5.6	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma Toelichting: projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector.	€ 100.000	
5.6	Greenports Nederland/programma Toelichting: landelijk samenwerkingsverband agrosector	~~€ 100.000~~ €115.000	Gewijzigd
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau Toelichting: het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken	€ 125.000	
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda Toelichting: het stimuleren van regionale korte keten projecten	€ 150.000	
5.6	Stichting Foodvalley/programmabureau TPC Toelichting: het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig	€ 20.000	
5.6	Aeres Hogeschool/lectoraat bodem Toelichting: het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk	€ 50.000	
5.6	Collectief Noord-Holland Zuid/project GreenBASE 2.0 Haarlemmermeer Toelichting: vergroening en verduurzaming van de Bermen, Akkers, Sloten en Erven in de Haarlemmermeer	€100.000	
5.6	Stichting Urgenda/project 1001 hectare Toelichting: het aanjagen met de agrarische sector van bloeiende akkerranden en kruidenrijk grasland in Noord-Holland	€50.000	

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
6.1	Stichting projectbureau Noordzeekanaalgebied, Novi gebied	€ 60.000	
6.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon.	€ 12.200.000	
6.1	Gemeente Den-Helder, regionale detailhandelsvisie Kop van NH Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Kop van NH.	€ 10.000	
6.1	Gemeente Alkmaar, regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar.	€ 10.000	
6.1	Gemeente Hilversum, regionale detailhandelsvisie Gooi & Vechtstreek Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Gooi & Vechtstreek.	€ 10.000	
6.1	Gemeente Beverwijk, regionale detailhandelsvisie IJmond Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie IJmond.	€10.000	
6.1	Gemeente Haarlem, regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland.	€10.000	
6.1	Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-friesland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland	€10.000	
6.1	~~SADC, samenwerking en verduurzaming op bedrijventerreinen.~~ ~~Toelichting: Binnen SADC is het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) actief op het gebied van de kwaliteitsverbinding en verduurzaming van bestaande werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).~~	~~€250.000~~	~~Vervallen~~
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds 2023.	€ 1.700.000	
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds 2024.	€ 1.700.000	
6.1	Bouwmensen in samenwerking met Techlands, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's.	€ 267.000	
6.1	Hogeschool van Amsterdam, verduurzamingsfase mkb digitale circulaire werkplaats	€ 450.000	
6.1	RPA-NHN in samenwerking met Greenport-NHN, inclusieve leer- werklocaties en trajecten	€ 450.000	
6.1	Dudok XP, opzetten inclusieve circulaire bouwcampus NHN	€ 400.000	
6.1	Gemeente Velzen/ TIPC-fonds, duurzaamheid door innovatie en ontwikkelen human capital (JTF).	€ 500.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
6.1	Techport, opschalen en verduurzamen loopvermogen (ver)duurzamen haven- en maakindustrieketens (JTF-NGF)	€ 550.000	
6.1	Techport, doorontwikkeling SPT-IJmond-Zuid-Kennemerland. Bouwen aan de infrastructuur voor duurzame toeleiding naar de techniek (JTF), Techport	€ 250.000	
6.1	Techport, bijdragen in regio-campagne 'Work in Transition' Opzetten en uitvoeren doelgroepencampagne voor werken in de energietransitie, Techport (JTF)	€ 150.000	
6.1	Techport, Oriëntatiecentrum Werken in en aan een duurzaam en groene regio (JTF)	€ 350.000	
6.1	Techlands, ontwikkelen leer-werklocatie Poelenburg-Peldersveld, (regiodeal Zaan-IJ II)	€ 250.000	
6.1	Stichting InfraBindt, netwerk Weg en waterbouw en het nieuwe bouwen (Dudok XP)	€ 5.000	
6.1	Vakschool technische installaties, vergroten economische impact van de klimaatopgaven (NGF)	€ 500.000	
6.1	Greenport NHN/Aalsmeer, opschalen en verduurzamen loopvermogen duurzame agriketens (NGF)	€ 500.000	
6.1	Groene Chemie, Nieuwe Economie Toelichting: deelname provincie aan het netwerk Groene Chemie Nieuwe Economie (GCNE) en financiële bijdrage aan het programma 2024-2026. Het platform GCNE richt zich op het versnellen van de duurzame en circulaire transitie in de chemische maakindustrie.	€20.000	Nieuw
6.1	C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren	€ 80.000	
6.1	Circular Plastics Alliance Toelichting: bijdrage voor de versterking van het circulaire ondernemersnetwerk en uitvoeren van activiteiten gericht op ketensamenwerking op gebied van plastics	€37.000	
6.1	Circulair West Toelichting: bijdrage van voor de versterking van het circulaire ondernemersnetwerk en het uitvoeren van circulaire ketenprojecten	€35.000	
6.1	Gemeente Velsen, binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade Toelichting: de Grote Hout is een havengebonden en deels kadegebonden bedrijventerrein in Velsen Noord met 2 kades: een zeekade en een binnenvaartkade. De binnenvaartkade is in slechte staat en buiten gebruik gesteld. De gemeente Velsen is voornemens de binnenvaartkade te vervangen door een zeekade zodat kan worden ingespeeld worden op de vraag naar kaderuimte voor het onderhouden van windparken op zee.	€ 1.000.000	
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk opstellen toekomstplan	€ 500.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk is voornemens de haven van Beverwijk te revitaliseren. Hierbij wordt ook afgewogen of de gemeente de exploitatie en het beheer en onderhoud zelf blijft doen of dat dit wordt ondergebracht bij een andere partij. Met de bijdrage van de provincie Noord-Holland kan – samen met de havenbedrijven in de regio en de provincie – een toekomstplan worden opgesteld en kan dit traject meerjarige ambtelijk worden begeleid.		
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk en herstel Noorderkade en talud De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk brengt momenteel de technische staat van de haven nader in kaart. Op dit moment is een deel van de Noorderkade al buiten gebruik gesteld. Ook vraagt een talud om herstel. De gemeente Beverwijk is voornemens om als eerste stap in het revitaliseren van de haven de Noorderkade en het talud te herstellen.	€ 1.000.000	
6.1	Port of Den Helder, Walstroomvoorziening Walstroomvoorzieningen in de haven van Den Helder om schepen aan de wal te voorzien van schone energie en de uitstoot drastisch omlaag te brengen.	€ 475.000	Nieuw
6.2	Regio Gooi- en Vechtstreek, nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen	€ 490.000	
6.2	Gemeente Amsterdam, Schansen Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp	€ 510.000	
6.2	Recreatie Noord-Holland, Fort benoorden Spaarndam Voor restauratie en herontwikkeling van het Fort	€ 1.000.000	
6.2	Hoogheemraadschap Noorderkwartier, conserveren sluizen Starnmeer en Marken Binnen	€ 17.000	
6.2	Staatsbosbeheer, Fort bij Edam Het betreft een reservering van € 250.000 aan Staatsbosbeheer voor restauratie van de loods en mogelijk het fort om een nieuwe economische functie (waarschijnlijk horeca) mogelijk te maken	€ 250.000	
6.2	Stichting uiteraard Uitermeer, restauratie plofhuisjes Het betreft een reservering van € 250.000 aan de Stichting Uiteraard Uitermeer voor de restauratie van een aantal plofhuisjes op het terrein van het fort. Deze plofhuisjes worden onder andere gebruikt voor culturele activiteiten	€ 100.000 ~~€ 250.000~~	Gewijzigd
6.2	Fort Pampus, nieuw entreegebouw/paviljoen Pampus	€ 250.000	

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
	Een reservering van extra € 250.000 voor de bouw van een duurzaam nieuw entreegebouw van Pampus		
6.2	Landschap Noord-Holland, herstel van liniedijken Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van de recreatieve benutting van de liniedijken van LNH en Beverwijk	€ 400.000	
6.2	Recreatieschap Spaarnwoude, herstel van liniedijk bij Spaarndam Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van recreatieve benutting van de liniedijk bij Spaarndam en een verbetering van de entree aan het aan deze liniedijk gelegen Fort bezuiden Spaarndam	€ 600.000	
6.3	Plein C Toelichting: uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024	€ 750.000	
6.3	Probiblio Toelichting: uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel	~~€ 3.875.000~~ €3.970.000	Gewijzigd
6.3	Molenfederatie Toelichting: projectsubsidie voor het organiseren van onder andere de Molencontactdag	€ 15.000	
6.3	Rijksmonument Artis-Aquarium Toelichting: ter uitvoering van Motie M187 Instandhouding en verduurzaming Artis, bijdragen in de opgave op voorwaarde van sluitende begroting	€ 12.700.000	
6.3	Noord-Hollands Archief / verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. Toelichting: voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.	€ 124.000	
6.3	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland Toelichting: De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Via Dorpswerk worden initiatieven ondersteund op het gebied van leefbaarheid en sociale samenwerking.	€ 65.000	
6.3	NOC*NSF: challenges sport Toelichting: De provincie wil sportverenigingen stimuleren om de acceptatie van LHBTIQ bespreekbaar te maken binnen hun vereniging. Namens de provincie voert NOC*NSF een servicebudget uit om verenigingen tools te bieden om dit bespreekbaar te maken	€ 150.000	

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15954
Extern Zaak ID	2270478
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	5.a
Titel	Actieagenda Wonen 2024-2028
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	9 september 2024

Toelichting

Het college van GS heeft de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 opgesteld en legt deze besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Het doel van deze actieagenda is het snel helpen terugdringen van de woningnood in Noord-Holland, de agenda bevat de acties waarmee de provincie dit wil bereiken. De provincie wil de woningbouw versnellen met kortere procedures, extra deskundigen en subsidies. Ook worden op basis van deze agenda en in uitwerking op de bestaande woondeals met gemeenten aanvullende overeenkomsten gesloten over het aantal te bouwen woningen, de doelgroepen voor deze woningen en de betaalbaarheid.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.J. Visser
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235143610
visserj@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 JULI 2024

Kenmerk
2270478/2270482/

Uw kenmerk

Betreft: Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 – 2028.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

4 bijlage(n)

- Statenvoordracht
- Actieagenda Wonen en versnellen woningbouw 2024-2028
- Samenvatting actieagenda
- Strategische evaluatie en onderzoeksagenda wonen en versnellen woningbouw.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 16 juli 2024

Onderwerp: Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028

Kenmerk: 2270478/2270482

Bijlagen:

- Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 -2028
- Samenvatting
- Strategische Evaluatie en Onderzoeksagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028

1. Inleiding

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, betreffende de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 (actieagenda).

Vaststellen van een dergelijke agenda is normaal gesproken een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Vanwege uw grote betrokkenheid bij het wonen dossier en de wens om de woningnood zo snel mogelijk terug te dringen, heeft de portefeuillehouder op 11 maart tijdens het benen op tafel overleg van de commissie Ruimte over de actieagenda aan u toegezegd de stukken ter vaststelling aan Provinciale Staten te willen aanbieden. Met deze voordracht geven wij invulling aan deze toezegging.

Op 16 juli 2024 hebben wij besloten de voorliggende versie van de actieagenda ter besluitvorming aan u voor te leggen.

Daarnaast wordt u gevraagd om met het vaststellen van de actieagenda de motie M166-2023 ‘aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders’ te beschouwen als afgedaan.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De actieagenda is opgesteld om te laten zien wat de provincie komende jaren op het gebied van wonen en woningbouw wil bereiken en met welke acties wij gemeenten en onze andere partners helpen om de woningnood zo snel als mogelijk terug te dringen.

Verkorten woningbouwprocedures

Er moeten in Noord-Holland tot en met 2030 191.000 woningen worden bijgebouwd. Om deze woningen zo snel mogelijk te kunnen bouwen starten we een pilot gericht op parallel plannen. Dit betekent dat verschillende stappen of procedures in het woningbouwproces tegelijkertijd worden uitgevoerd in plaats van afzonderlijk. Dit kan helpen om tijd te besparen en de totale doorlooptijd van een project te verkorten. Om stapeling van regelgeving te voorkomen zijn we terughoudend met extra regels bovenop landelijke wetgeving.

Inzet deskundigen.

Bij veel gemeenten zijn er te weinig mensen om bouwplannen voor te bereiden en bouwvergunningen goed te keuren. Vacatures blijven onvervuld, terwijl de druk op gemeenten om meer te bouwen juist toeneemt. We richten daarom het Loket Versnelling Woningbouw in. Hier kunnen gemeenten en bouwers steun krijgen bij het versnellen van hun woningbouwprojecten. We kunnen zo bijvoorbeeld hulp bieden bij het aanvragen van subsidies en vergunningen. Er wordt ook onderzocht of er een provinciaal (of regionaal) projectmanagementbureau kan worden opgezet. Door experts aan te nemen kunnen we gemeenten waar nodig ontlasten bij alle fasen van woningbouwprojecten. Of soms zelfs – op verzoek van gemeenten – (gedeeltelijk) projecten voorbereiden tot het punt van besluitvorming in B&W en gemeenteraden.

Volkshuisvestingsprogramma's

De huidige Woonagenda sluit niet meer goed aan bij de Woondeals en het coalitieakkoord. De regionale woonakkoorden lopen per 1 januari 2026 af en willen we voor die tijd vervangen door (deel)regionale volkshuisvestingsprogramma's, waarin de afspraken uit de woondeals van Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam op regioniveau worden geconcretiseerd. Hiermee anticiperen we tevens op de (toekomstige) Wet versterking regie op de volkshuisvesting, die zowel de provincie als gemeenten verplicht tot het maken van een volkshuisvestingsprogramma. We zorgen er zo voor dat de verschillende volkshuisvestingsprogramma's goed op elkaar aansluiten en dat we dit zo praktisch en eenvoudig als mogelijk organiseren, zodat het niet ten koste gaat van de ambtelijke inzet die binnen provincie en gemeenten hard nodig is om woningen te bouwen.

In de volkshuisvestingsprogramma's maken we afspraken over onder andere het aantal te bouwen woningen, de betaalbaarheid van huur- en koopwoningen, woningen voor ouderen en het aandeel sociale huurwoningen. In de programmering is daarnaast aandacht voor starters en jongeren. Ook worden afspraken gemaakt over de huisvesting van urgente aandachtgroepen zoals (dreigend) dak- en thuislozen en mantelzorgers. Om ervoor te zorgen dat gemeenten deze afspraken kunnen nakomen biedt de provincie subsidies en kennis aan, ook voor het opstellen van de volkshuisvestingsprogramma's zelf.

Toekomstbestendig bouwen

Om de bouw van toekomstbestendige woningen te stimuleren onderzoeken we of het gebruik van biobased en secundaire materialen via Europese regelingen gesubsidieerd kan worden. Daarnaast stimuleren we innovatie en industriële bouw door kennisdeling. In de industriële

bouw worden bijvoorbeeld huizen in een fabriek gebouwd met duurzame materialen. We doen ook onderzoek naar innovatieve oplossingen voor netcongestie. Een voorbeeld is het (tijdelijk) inzetten van energieopslag, zoals een buurtbatterij bij woningbouwprojecten. Zo kunnen we helpen voorkomen dat een mogelijk energietekort de productie vertraagt.

Investeringskader Woningbouw en duurzame mobiliteit
Uw staten hebben € 76,4 miljoen beschikbaar gesteld voor het bouwen van woningen. Dit geld kan door gemeenten worden ingezet om woningbouwprojecten sneller van de grond te krijgen. Het geld is bestemd voor zowel kleinere (lokale of regionale) woningprojecten, maar ook voor integrale gebiedsontwikkelingen. Verder is er geld voor innovaties die versnelling van woningbouwplannen mogelijk maken.

Evaluatie
Om de voortgang goed te kunnen volgens hebben we een Strategische Evaluatie- en Onderzoeksagenda Wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 (SEA) vastgesteld. Deze bevat de planning van evaluaties, onderzoeken en monitors gerelateerd aan onze woningbouwopgave en de actieagenda. Het overzicht van de SEA is ter kennisname bijgevoegd.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

Het vaststellen van de actieagenda heeft geen financiële consequenties. De actieagenda is een uitvoeringsagenda met een overzicht van alle lopende en toekomstige acties van de provincie om de woningbouw te versnellen. Uitvoering hiervan past binnen het bestaande budget voor wonen.

Na de besluitvorming in GS is er gecommuniceerd over de actieagenda. Na vaststelling door uw Staten worden de gemeenten van Noord-Holland en andere partners hierover door de portefeuillehouder geïnformeerd.

Er heeft geen formele participatie plaatsgevonden. Wel zijn de thema's zijn in het Ambtelijk Overleg met alle regionale wonen-coördinatoren besproken op 4 maart 2024 en met de klankbordgroep marktpartijen op 13 maart 2024. Daarna is er een workshop geweest tijdens de Woon (Netwerk)conferentie van de provincie Noord-Holland op 15 mei, waarbij alle bestuurders, gemeenten en overige partners expliciet voor uitgenodigd zijn. Ook is er op 17 juni 2024 een interactief webinar geweest voor de gemeenten van Noord-Holland en de klankbordgroep Marktpartijen. De aanwezige partijen hebben zowel mondeling als schriftelijk input geleverd en deze is voor zover mogelijk samen met de input van uw commissie Ruimte verwerkt in de acties.

4. Proces en procedure

Voorafgaand aan het opstellen van de actieagenda is tijdens een BOT overleg op 11 maart 2024 naar uw inbreng en standpunten gevraagd. Daarna is tijdens een interactieve sessie op 3 juni 2024 de commissie Ruimte in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en input mee te

geven op de conceptacties uit de actieagenda. Uw inbreng in beide overleggen is waar mogelijk verwerkt in de actieagenda.

De Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028 is geen statisch document en zal indien nodig kunnen worden aangepast onder invloed van actuele ontwikkelingen en inzichten, waaronder bijvoorbeeld de Wet versterking regie op de volkshuisvesting.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 16 juli 2024;

besluiten:

1. De Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 - 2028 vast te stellen.

2. De motie M166-2023 ‘aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders’ met het vaststellen van de actieagenda als afgedaan te beschouwen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Actieagenda Wonen en Versnellen Woningbouw 2024-2028



ACTIEAGE

VOORWOORD

Alle Noord-Hollanders verdienen een fijne en betaalbare woning. Toch zijn er veel mensen die geen woning kunnen vinden. Om al deze mensen te helpen hebben we als provincie Noord-Holland de Actieagenda Wonen & Versnellen woningbouw 2024 – 2028 opgesteld. Hierin staat wat we gaan doen om samen met onze partners de woningnood in Noord-Holland tegen te gaan.

Bijna alle Noord-Hollanders kennen wel iemand die op dit moment geen woning kan vinden. Bijvoorbeeld een oom die na zijn scheiding nergens naartoe kan, of een dochter die met haar gezin in een veel te kleine woning blijft zoeken naar iets groters. Er zijn in onze provincie simpelweg niet genoeg betaalbare (huur)woningen beschikbaar. Dat vraagt van iedereen die kan helpen actie, ook van de provincie.

Provincie pakt verantwoordelijkheid
We moeten onszelf en onze samenwerkingspartners constant blijven uitdagen om naar nieuwe manieren te zoeken om de woningbouw te versnellen. Dat is precies wat we doen met deze Actieagenda. De acties zijn gericht op het verkorten van woningbouwprocedures, inzet van deskundigen en stimuleren van toekomstbestendig bouwen. Ook worden er met gemeenten aanvullende afspraken gemaakt over het aantal te bouwen woningen, de doelgroepen voor deze woningen en de betaalbaarheid.

We zetten in op beproefde methodes zoals het verlengen van de flexibele schil-regelingen voor het cofinancieren van extra expertise en personeel bij gemeenten. Maar we kijken bijvoorbeeld ook naar de optie om een provinciaal (of regionaal) projectmanagementbureau te starten. Dit soort initiatieven gaan verder dan onze huidige rol als woningmarktregisseur: we nemen een grotere, ondersteunende rol in de voorbereiding en uitvoering van woningbouw.

Samen maken we het verschil
Met deze actieagenda onderstrepen we nogmaals dat we alleen samen de woningnood in Noord-Holland tegen kunnen gaan. Daarom zijn we constant in gesprek met onze samenwerkingspartners over wat zij van ons nodig hebben om sneller en meer te kunnen bouwen. Omdat deze behoeften in de loop der tijd kunnen veranderen, blijft dit een dynamisch document. Dat wil zeggen dat de acties om woningbouw te versnellen gedurende de looptijd van de Actieagenda kunnen worden aangepast. Dit doen we om nu en in de toekomst een zo groot mogelijke impact te kunnen maken voor zoveel mogelijk woningzoekenden.

Uiteindelijk is het onze verantwoordelijkheid als overheid om zo snel mogelijk te zorgen voor voldoende kwalitatief goede woningen. Met deze actieagenda zetten we alles op alles om de woningzoekenden in Noord-Holland zo snel mogelijk aan een fijne en passende woning te helpen. Ik hoop dat iedereen die dit leest geïnspireerd wordt om dat ook te doen.



Jelle Beemsterboer
Gedeputeerde Wonen, Landbouw en Visserij

INHOUD

4 **Inleiding**

6 **Actiethema 1: Versnellen van de woningbouw**
7 Actiepunten

9 **Actiethema 2: Volkshuisvestingsprogramma's opstellen met concrete afspraken**
9 2.a Versterking regie op de volkshuisvesting
10 2.b Volkshuisvestingsprogramma's: focus op versnellen en betaalbaarheid
11 *Actiepunten*
11 2.c Woningen voor jongeren, ouderen en aandachtsgroepen
12 *Actiepunten*
12 2.d Ruimtelijk beleid voor woningbouw en gezonde leefomgeving
13 *Actiepunten*

14 **Actiethema 3: Stimuleren van innovatie en toekomstbestendig wonen en bouwen**
14 3.a Toekomstbestendig overkoepelende acties
14 *Actiepunten*
15 3.b Circulair en biobased bouwen
15 *Actiepunten*
15 3.c Energieneutraal, klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen
15 *Actiepunten*
16 3.d Duurzame en gezonde mobiliteit
16 *Actiepunten*
16 3.e Innovatie en industriële bouw
16 *Actiepunten*
17 3.f Beter benutten en verduurzamen van bestaande bouw

18 **Actiethema 4: Monitoren en informeren**
18 *Actiepunten*

19 **Begrippenlijst**

INLEIDING



Er is een groot woningtekort in de provincie Noord-Holland, net als in de rest van Nederland. Er zijn te weinig woningen voor het aantal woningzoekenden en de beschikbare woningen hebben te vaak een te hoge huur- of koopprijs. Daarnaast wonen niet alle Noord-Hollanders in een woning die past bij hun levensfase en de samenstelling van hun huishouden. Dit alles leidt tot schrijnende situaties voor woningzoekenden.

Een belangrijke doelstelling van de provincie Noord-Holland voor de komende jaren is daarom het snel terugdringen van de woningnood. Dat doen we door te focussen op het versnellen van de bouw van woningen, voor alle huidige en toekomstige bewoners van de provincie. In deze Actieagenda Wonen en Versnellen Woningbouw 2024-2028 staan de actiepunten om dit doel te bereiken.

Het Rijk bepaalde dat er tot en met 2030 900.000 woningen bij moeten komen in Nederland om de woningnood op te lossen. In oktober 2022 maakten wij afspraken met het Rijk over onze provinciale inzet voor dit doel. Sindsdien nam de woningbehoefte nog verder toe. De afspraak is nu dat in de provincie Noord-Holland in de periode 2022 tot en met 2030 191.000 woningen worden toegevoegd. Hiervan moet 30% sociale huur zijn conform de aanstaande Wet versterking op de volkshuisvesting en de afspraken met het Rijk en gemeenten in de woondeals in totaal twee derde betaalbare huur of koop.

Samenwerken voor de juiste randvoorwaarden
Samen met onze woningbouwpartners, waaronder het Rijk, gemeenten, woningcorporaties, marktpartijen en waterschappen, zetten wij ons actief in om veel meer woningen te helpen bouwen. We maken afspraken over voldoende plancapaciteit, bouwlocaties, betaalbare huizen en voldoende woningen voor ouderen (nultredenwoningen, geclusterde woonvormen en verpleegzorgplekken) zodat er ruimte ontstaat voor doorstroming. Waar dat haalbaar is, richten we ons op woningen met een toekomstbestendige kwaliteit in een groene en gezonde leefomgeving. Dat doen we door erop toe te zien dat gemeenten onderling afspraken maken over deze aantallen. Daarnaast zien we toe op een evenwichtige verdeling van de huisvesting van aandachtsgroepen en vragen we aandacht voor jongeren en starters.

Om onze doelen te bereiken, moeten we op korte termijn samen met onze partners de juiste

randvoorwaarden creëren. In de provinciale woningbouwafspraken (2022) en woondeals (2023) hebben we hierover ook met het Rijk en gemeenten afspraken gemaakt. Het gaat hierbij om randvoorwaarden om überhaupt te kunnen bouwen, zoals voldoende energie- en drinkwateraansluitingen, een goede, duurzame bereikbaarheid en een verantwoord investeringsklimaat. Daarnaast zijn er wensen voor de leefbaarheid in deze toekomstige woonwijken en woningen. We zetten ons bestaand beleid voor toekomstbestendig bouwen voort. De voorwaarde daarbij is dat dit niet ten koste gaat van de snelheid van de woningbouwproductie en de betaalbaarheid van de woningen.

Rol van de provincie bij wonen en woningbouw
Provincies zijn van oudsher woningmarktregisseur. Zij coördineren en sturen er actief op dat gemeenten voldoende woningbouwlocaties en –plannen hebben en dat zij dit regionaal afstemmen, maar bouwen zelf geen woningen. Dat gaat via gemeenten en bouwende partijen. De woningnood is op dit moment groot en vraagt actie van alle betrokken partijen. Daarom kiezen we er als provincie Noord-Holland voor om een grotere verantwoordelijkheid te pakken en een grotere, ondersteunende rol te nemen in de voorbereiding en uitvoering van woningbouw. Door de woningbouw aan te jagen, regelgeving toegankelijker te maken en gemeentelijke projecten te stimuleren, dragen we bij aan de benodigde versnelling van de woningbouw, zoals ook beschreven in ons coalitieakkoord 2023-2027 ‘Verbindend Vooruit!’.

Rollen van provincie Noord-Holland bij wonen en woningbouw
- **Aanjager:** stimuleren en helpen bij woningbouw. Bijvoorbeeld met financiële steun en door de inzet van extra personeel bij onze partners.
- **Verbinder:** coördineren en samenwerken. Bijvoorbeeld door overheden en marktpartijen bij elkaar te brengen, samenwerking en afstemming te stimuleren en versnellingstafels te organiseren.
- **Kennismakelaar:** kennis delen en monitoren. Bijvoorbeeld door kennis- of instrument-ontwikkeling, delen van informatie en het in kaart brengen van ontwikkelingen op de woningmarkt.

Om onze doelen te bereiken, werken we aan 4 actiethema’s:

Actieagenda Wonen in 4 actiethema’s
- Versnellen van de woningbouw
- Volkshuisvestingsprogramma’s opstellen
- Stimuleren van innovatie en toekomstbestendig bouwen en wonen
- Monitoren en informeren

ACTIETHEMA 1: VERSNELLEN VAN DE WONINGBOUW

Om de woningnood terug te dringen en wonen weer beter betaalbaar te maken, is een veel hogere bouwproductie nodig. Er zijn echter diverse factoren die voor vertraging zorgen. Denk aan lange proceduretijden, bezwaar- en beroepsprocedures en een personeelstekort bij gemeenten, ontwikkelaars en bouwbedrijven. Bovendien zijn verschillende randvoorwaarden voor woningbouw niet op orde. Er is bijvoorbeeld niet voldoende investeringscapaciteit bij woningcorporaties, capaciteit in openbaar vervoer en op de wegen en netcapaciteit om te bouwen.

Daarnaast stagneerde de woningbouwproductie de afgelopen jaren door stijgende bouwkosten en rentelasten. Dit heeft zich inmiddels gestabiliseerd, maar hierdoor is nu wel een extra inhaalslag nodig. We kunnen én moeten nu doorpakken.

Via onze versnellingsaanpak nemen we als provincie Noord-Holland onze verantwoordelijkheid en bieden we hulp om de vertragende factoren aan te pakken en de bouwproductie op te voeren. Gemeenten hebben een cruciale rol in de woningbouwopgave en wij gaan hen daarin ondersteunen, in lijn met ons coalitieakkoord 2023-2027. We helpen bijvoorbeeld om bestaande plannen te versnellen en tot uitvoering te brengen en zetten een investeringskader voor het versnellen van de woningbouw en duurzame bereikbaarheid op. Zo krijgen we meer regie over de woonopgave, omdat onze steun verder gaat dan de reguliere en formele kerntaken van provincies. Onze rol wordt actiever en meer op uitvoering gericht. Dit moet gemeenten, ontwikkelaars en het Rijk vertrouwen geven om projecten en gebiedsontwikkelingen te starten en tot investeringen over te gaan.

Onze versnellingsaanpak is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- We doen er alles aan om tot en met 2030 191.000 woningen te realiseren. Hiervan is 30% sociale huur en in totaal twee derde betaalbare huur of koop wat in lijn is met de Wet Versterking regie volkshuisvesting en de woondeals.
- We bieden ruimte voor vernieuwende, innovatieve oplossingen.



- We stimuleren onze woningbouwpartners om scherpe en pragmatische keuzes te maken om de haalbaarheid van de projecten te vergroten.
- Om stapeling van regelgeving te voorkomen zijn we terughoudend met extra regels bovenop landelijke wetgeving.
- We richten ons op een goede onderlinge samenwerking met alle betrokken partijen.
- We zijn betrouwbaar, transparant en benaderbaar.

Aan de versnellingstafels zetten we onze rollen van verbinder, kennismakelaar en aanjager in. Hier komen alle betrokken partijen op deelregionaal en woondeal niveau samen en bespreken we de voortgang van de woningbouwproductie. Versnellingstafels hebben als doel woningbouwprojecten te versnellen door knelpunten tijdig te constateren, samen tot oplossingen te komen en waar nodig op te schalen naar de landelijke versnellingstafel. Dat kunnen knelpunten op projectniveau zijn, maar ook overkoepelende vraagstukken zoals spuitzonering of netcongestie. De versnellingstafels vormen een essentieel onderdeel van de in de woondeals afgesproken woningbouwproductie.

Actiepunten

Extra inzet voor versnelling woningbouw

Doorzetten en versterken:

1.1 We zetten een **Loket versnellen woningbouw** op: een toegankelijk aanspreekpunt waar gemeenten, corporaties en marktpartijen hulp kunnen krijgen bij vastlopende gebiedsontwikkelingen of bouwprojecten. Onze inzet is maatwerk en we stemmen dit af op verschillende factoren, zoals de ondersteuningsbehoefte en de complexiteit van de opgave. We organiseren ook vaste spreekuren waar gemeenten hun projecten samen met woningcorporaties, ontwikkelaars en andere projectpartners op een laagdrempelige manier kunnen bespreken.

1.2 De provincie organiseert via het **Loket versnellen woningbouw** versnellingstafels, waarbij alle betrokken partijen gelijkwaardig aan tafel zitten om vastlopers bij projecten vanuit gezamenlijk eigenaarschap te bespreken en deze op te lossen, te zorgen dat de randvoorwaarden uit de woondeals worden ingevuld en verworven inzichten voor oplossingen met elkaar te delen en zo de woningbouw te versnellen. Dit doen we op het niveau van de **woondealregio's Noord-Holland Noord** (NHN) en **Metropool Regio Amsterdam** (MRA). Daarnaast organiseren we thematische versnellingstafels, waarbij we ons richten op specifieke. waarbij we ons richten op specifieke randvoorwaarden en oplossingen voor knelpunten die in meerdere projecten spelen.

1.3 We zorgen voor meedenkkracht, expertise en oplossend vermogen door het aanstellen van een nieuwe, **onafhankelijke bouwambassadeur** en daarnaast het inzetten van **gebiedsontwikkelaars**, allen eenvoudig benaderbaar via het Loket versnellen woningbouw.

- De bouwambassadeur signaleert knelpunten en verbindt betrokken partijen, vanuit een onafhankelijke rol, om tot oplossingen te komen.
- De gebiedsontwikkelaars fungeren als verbinder en aanjager en signaleren knelpunten. Ze zijn inzetbaar om te helpen bij gebiedsontwikkelingen en projecten. Bijvoorbeeld door gemeenten te ondersteunen bij de voorbereidingen, door aan oplossingen te werken als een project vastloopt en bij subsidieaanvragen bij het Rijk.

1.4 Gebrek aan ambtelijke capaciteit op gemeentelijke woningbouwafdelingen en de moeite om vacatures te vervullen, zijn de meest genoemde vertragende factoren voor de woningbouw in Noord-Holland. Wij willen gemeenten helpen om toch hun woningbouwambities waar te maken. Daarom verkennen we de mogelijkheden van het opzetten van een provinciaal (of regionaal) **projectmanagementbureau**. Door experts op de relevante disciplines aan te nemen kunnen we gemeenten ontlasten bij de aansturing en planvoorbereiding van projecten. Of soms zelfs – op verzoek – (gedeeltelijk) projecten voorbereiden voor gemeenten tot het punt van besluitvorming in B&W en gemeenteraden.

1.5 We richten het **Investeringskader versnellen woningbouw en duurzame bereikbaarheid** op, met een totaalwaarde van € 76,4 miljoen. Hiermee geven we een financiële impuls aan integrale gebieds-ontwikkelingen en projecten rondom woningbouw en/of ov-knooppunten. Zo zorgen we ervoor dat:

- grote en kleine projecten op gang komen of versnellen
- het aantal (betaalbare) woningen toeneemt
- ov-knooppunten versterkt worden, bijvoorbeeld doordat daar meer woningen,kantoren en voorzieningen komen
- innovatieve oplossingen makkelijker van de grond komen.

1.6 We verkennen nieuwe, gestandaardiseerde of innovatieve producten, werkwijzen of instrumenten voor de versnelling. Bijvoorbeeld door:
- het toepassen en uitwerken van de pilot parallel plannen voor versnellen woningbouwprocedures. Dit betekent dat verschillende stappen of procedures tegelijkertijd worden uitgevoerd in plaats van afzonderlijk. Dit kan helpen om tijd te besparen en de totale doorlooptijd van een project te verkorten.
- het opstellen van **standaardovereenkomsten** voor woningbouwprojecten, om voorbereiding van en onderhandelingen in deze projecten te versnellen.

1.7 We investeren € 1 miljoen in het **Stadmakersfonds**, een revolverend fonds voor initiatieven met een maatschappelijke meerwaarde. Via het revolverende Stadmakerfonds kunnen maatschappelijke initiatieven in Noord-Holland hulp krijgen om vastgoed en grond aan te kopen en de bouw te financieren.

1.8 We verkennen de mogelijkheden en effecten van actief grondbeleid. Dit houdt in dat een gemeente zelf grond koopt, deze klaar maakt voor bouwen en wonen, en vervolgens verkoopt aan een ontwikkelende partij. Op verzoek van en in samenwerking met de betreffende gemeente, kunnen we hiervoor 2 pilots opzetten.

1.9 We verkennen de kansen en mogelijkheden van Europese subsidies die benut kunnen worden ter bevordering van de woningbouw.

Doorzetten bestaande aanpak versnelling:
- We verlengen de inzet van de zogenaamde flexibele schil-regelingen. Hieronder vallen twee subsidieregelingen voor het cofinancieren van extra expertise en personeel bij gemeenten. In de toekomst kan, afhankelijk van de resultaten van de verkenning, de flexibele schil opgaan in het provinciaal projectmanagementbureau.
- We subsidiëren de **opleiding Strategie voor Gebiedsontwikkeling** aan de Amsterdam School of Real Estate voor ambtenaren van Noord-Hollandse gemeenten.
- We stimuleren afstemming, verbinding en samenwerking met marktpartijen. Ook organiseren we een **klankbordgroep marktpartijen**, waarin we 4 keer per jaar aan de woningbouwversnelling werken en reflecteren op provinciaal beleid met marktpartijen, woningcorporaties en andere partners.

ACTIETHEMA 2: VOLKSHUISVESTINGS-PROGRAMMA'S OPSTELLEN MET CONCRETE AFSPRAKEN

Vanwege de grote urgentie van de woningbouwopgave is meer regie vanuit de overheid nodig. In 2022 stelde het Rijk daarom de Nationale Woon- en Bouwagenda op. Daarnaast is er een wetsvoorstel voor versterking van regie op de volkshuisvesting (Wvrv), deze wordt later in 2024 behandeld door de Tweede Kamer. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat gemeenten, provincies en het Rijk meer verantwoordelijkheden krijgen in de opgave. Bijvoorbeeld door te sturen op het halen van het afgesproken aantal woningen en het aandeel betaalbare woningen.

2.A Versterking regie op de volkshuisvesting

Provincie Noord-Holland maakte in lijn hiermee randvoorwaardelijke woningbouwafspraken met het Rijk en sloot samen met gemeenten woondeals voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Noord-Holland Noord (NHN). Deze woondeals gaan we vóór 1 januari 2026 samen met gemeenten concretiseren in (deel)regionale volkshuisvestingsprogramma's. Wij stellen daarnaast, indien de Wvrv wordt ingesteld, op provinciaal niveau en gemeenten parallel daaraan een lokaal volkshuisvestingsprogramma vast.

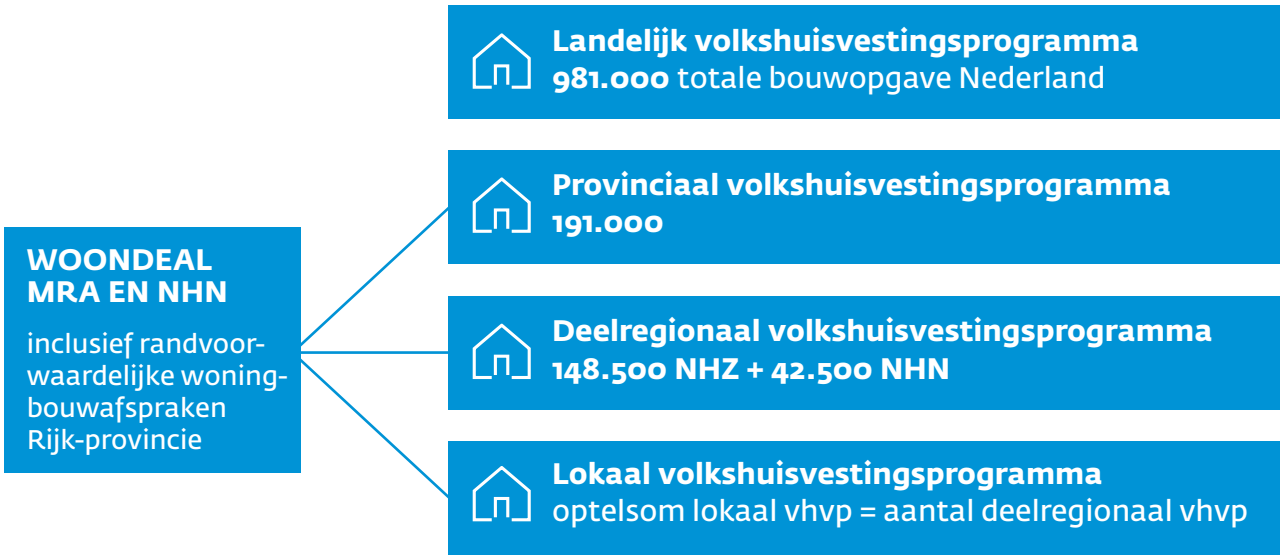
Verder worden we vanuit de Wvrv verantwoordelijk om in overleg met gemeenten woningbouwregio's en woningmarktregio's aan te wijzen in de provincie. Deze woningmarktregio in het kader van de Wvrv is iets anders dan de woningmarktregio zoals bedoeld in het kader van de Woningwet, die betrekking heeft op het werkingsgebied van woningcorporaties.

In de (Wvrv) woningmarktregio's worden afspraken gemaakt over bijvoorbeeld de evenwichtige verdeling van de huisvesting van urgente aandachtsgroepen. Hierbij houden we rekening met bestaande samenwerkingsverbanden op het gebied van onder andere zorg en woonruimteverdeling. In de woningbouwregio draait het om afspraken over het bouwen van woningen, de zogenaamde woningbouwprogrammering. Met het oog op de woondeals laten we de woningbouwregio's samenvallen met de fysieke regiogrenzen van MRA en NHN.



2.B Volkshuisvestingsprogramma's: focus op versnellen en betaalbaarheid

In de volkshuisvestingsprogramma's concretiseren we op provinciaal en (deel)regionaal niveau voor wie, waar en hoeveel we bouwen, uitgaande van de afspraken uit de woondeals. Het gaat hierbij in ieder geval om de volgende onderwerpen: woningbouw en woningbouwprogrammering, verduurzaming, leefbaarheid, woonbehoefte en – opgave aandachtsgroepen en ouderen. In de deelregionale volkshuisvestingsprogramma's is ruimte voor aanvullende afspraken over andere thema's. Gemeenten stellen zelf lokale volkshuisvestingsprogramma's op.



We hanteren een aantal uitgangspunten in de volkshuisvestingsprogramma's. Het belangrijkste uitgangspunt is het versnellen van de woningbouwproductie. Daarnaast vinden we regionale afstemming essentieel voor de lokale volkshuisvestingsprogramma's. De afspraken moeten flexibel zijn en ruimte bieden om te anticiperen op een veranderende woonvraag en toekomstige ontwikkelingen.

Nog een uitgangspunt voor de volkshuisvestingsprogramma's is dat ze realistisch zijn en eventuele vertraging kunnen opvangen. Hierbij is het van belang dat gemeenten voldoende harde en zachte plancapaciteit beschikbaar hebben en deze blijven aanvullen.

Daarnaast sturen we er in de volkshuisvestingsprogramma's op dat elke gemeente een eerlijke bijdrage levert aan het aantal woningen én het aanbod aan sociale en betaalbare woningen in de regio. Twee derde van de nieuwbouw in een gemeente moet conform de Wvrv en Woondeals in het betaalbare segment vallen en minimaal 30% moet sociale huur zijn. Afhankelijk van de bestaande sociale huurvoorraad en de woningbehoefte bepalen we binnen de twee derde betaalbaar of er meer sociale huurwoningen of meer koop- en huurwoningen in het middensegment moeten komen.

Betaalbare woonruimte (prijspeil 2024, jaarlijks geïndexeerd)
- De maandelijkse huur voor **sociale huurwoningen** is maximaal € 879,66.
- Voor een **middeldure huurwoning** betalen bewoners tot € 1157,- per maand.
- **Betaalbare koopwoningen** zijn woningen onder de door het Rijk vastgestelde betaalbaarheidsgrens van € 390.000.
- Monitoring van aantal koopwoningen binnen de provincie Noord-Holland tot €275.000

Onderstaande actiepunten volgen op deze ontwikkelingen. Een kanttekening daarbij is dat het Rijk nog aanpassingen kan doen op de Wvrv. Dit lijkt vanuit het hoofdlijnenakkoord aannemelijk, maar hierover is nu nog niets bekend. Wij zullen in dat geval via het provinciaal volkshuisvestingsprogramma uitgaan van de wet zoals deze wordt vastgesteld en anticiperen op de wijzigingen. Hierover gaan we tijdig met gemeenten in gesprek voor het opstellen van de lokale volkshuisvestingsprogamma's.

Actiepunten

Extra inzet voor versnelling woningbouw

2.1 We wijzen, na overleg met gemeenten, de **woningmarkt- en woningbouwregio's** van Noord-Holland zoals bedoeld in de Wvrv aan. Elke gemeente is onderdeel van zowel een woningmarkt- als woningbouwregio.

2.2 We brengen op verzoek van gemeenten advies uit over de vaststelling of wijziging van een **huisvestingsverordening** met betrekking tot de regionale woningmarkt, de woningbouwopgave en de toepassing van artikel 14 (voorrangsverlening, Huisvestingswet per 1/1/2024). Dit sluit aan bij onze adviserende en coördinerende rol ten aanzien van hoe lokale huisvestingsverordeningen zich verhouden tot de provinciale volkshuisvesting opgaven.

2.3 We zien toe op de naleving van de gemeentelijke verplichting om, zodra de Wvrv van kracht is:
- een huisvestingsverordening op te stellen en hierin in ieder geval de wettelijke verplichte urgentiecategorieën op te nemen.
- binnen de woningmarktregio's afspraken te maken over de evenwichtige verdeling van urgente aandachtsgroepen.

2.4 We stellen na vaststelling van de Wvrv een **provinciaal** volkshuisvestingsprogramma op. Daarbij gaan we uit van de afspraken uit de woondeals, de provinciale, randvoorwaardelijke woningbouwafspraken met het Rijk en de uitgangspunten van de Wvrv, waaronder in ieder geval **betaalbaarheid**.

2.5 We stimuleren (deel)**regionale afstemming van de woningbouwprogrammering** door te coördineren dat de optelsom van de lokale volkshuisvestingsprogramma's wordt opgenomen in deelregionale volkshuisvestingsprogramma's en dat de optelsom hiervan in lijn is met de afspraken en opgaven uit de woondeals. Deze deelregionale volkshuisvestingsprogramma's vervangen de woonakkoorden en komen niet voort uit de Wvrv maar uit provinciaal beleid, na afstemming met de gemeenten, met het oog op deelregionale samenwerking en omdat de stap tussen woondeals en lokale volkshuisvestingsprogramma's te groot is. We zorgen er in overleg met de gemeenten voor dat dit op een zo praktisch mogelijke manier wordt ingevuld, met ruimte voor eigen deelregionale invulling.

2.6 We zetten een **subsidieregeling** op voor gemeenten voor het opstellen, uitwerken en uitvoeren van de woondeals, woonzorgvisies en deelregionale volkshuisvestingsprogramma's. Hiervoor zetten we de subsidie (specifieke uitkering: SPUK) van het Rijk voor uitvoering van de woondeals in.

2.7 In 2024 maken we met de **woondealregio** NHN afspraken over de verhoging van de woningbouwdoelstelling met 2.500 woningen tot en met 2030. Deze afspraken nemen we op in de herijking van de woondeal van NHN.

2.c Woningen voor jongeren, ouderen en aandachtsgroepen

Door de grote druk op de woningmarkt is het noodzakelijk dat we bepaalde doelgroepen extra aandacht geven. Er is bijvoorbeeld een toenemende behoefte aan ouderenwoningen en verpleegzorgplekken als gevolg van de snelle vergrijzing. Andere aandachtsgroepen zijn bijvoorbeeld studenten, woonwagenbewoners en (dreigend) dak- en thuislozen. Ook vraagt de provincie aandacht voor starters en jongeren.

Provincies krijgen vanuit de Wvrv een nieuwe wettelijke taak met betrekking tot de regionale afstemming van de huisvesting voor aandachtsgroepen. Daarbij participeren we bij het gesprek hierover tussen gemeenten. Als het gemeenten niet lukt om afspraken te maken, zal de provincie een wettelijk percentage opleggen van de vrijkomende woningvoorraad. Daarnaast heeft de provincie een controlerende taak gekregen. Als gemeenten zich niet aan de eigen- of toegewezen afspraken houden heeft de provincie de bevoegdheid om vrijkomende woningen toe te wijzen aan urgente aandachtsgroepen. De gemaakte afspraken landen in woonzorgvisies in het hoofdstuk wonen en zorg in de lokale volkshuisvestingsprogramma's. Provincies hebben daar een wettelijk adviesrecht over.

Voor ouderen is er behoefte aan een specifieke woningtypologie. Dit zijn nultredenwoningen, geclusterde woningen en verpleegzorgplekken. Deze woningen zullen beschikbaar gemaakt moeten worden in de bestaande woningvoorraad of nieuw gebouwd moeten worden. In de woondeal is afgesproken de benodigde aantallen uit te werken.

Actiepunten

2.8 We ondersteunen (deel)regio's bij het maken van afspraken over de verdeling van woonruimte onder aandachtsgroepen. Dat doen we door subsidies aan te bieden voor het doen van onderzoek. Tijdens een startbijeenkomst inventariseren we bijvoorbeeld wat er al ligt aan afspraken en peilen we waar behoefte aan is. We kunnen bijvoorbeeld een onafhankelijk projectleider inhuren als daar vraag naar is.

2.9 We maken een **escalatiemodel** rondom de afspraken tussen gemeenten en provincie. Hierin staat beschreven wanneer we elkaar aanspreken of ingrijpen als de afspraken niet tot het gewenste resultaat leiden of niet worden nagekomen.

2.10 We gebruiken ons **adviesrecht** om te kijken of gemeenten de gemaakte afspraken over aandachtsgroepen en ouderen goed hebben verwerkt in het lokale beleid, huisvestingsverordeningen en woonzorgvisies. Daarnaast vragen we aandacht voor starters en jongeren in de woningbouwprogrammering.

2.11 We werken een subsidieregeling uit voor het schrijven van lokale en/of regionale woonzorgvisies als onderdeel van het volkshuisvestingsprogramma.

2.12 We verrijken de woondeals NHN en MRA met procesafspraken over **ouderenwoningen**. We geven hierin in overleg met de gemeenten aan hoe de benodigde aantallen nultredenwoningen, geclusterde woningen en verpleegzorgplekken kunnen komen.

2.13 We gaan (dreigend) **economisch dak- en thuislozen** zichtbaarder maken door ze een platform te bieden. Dat doen we om de urgentie van de woningnood te benadrukken en te voorkomen dat we de woningnood alleen in cijfers blijven zien.

2.14 We gaan de doorstroming bevorderen door de vraag naar en het aanbod van woningen beter op elkaar af te stemmen. Dit doen we voor de gehele woonketen bijvoorbeeld door extra woningen voor ouderen te realiseren, waarna er vanuit de doorstroming tevens meer kansen voor jongeren, starters en jonge gezinnen ontstaan om een geschikte woning te vinden.

2.15 Samen met gemeenten, woningcorporaties, zorgaanbieders en zorgkantoren maken we concrete afspraken over de huisvestiging van aandachtsgroepen, waaronder ouderen, monitoren het realiseren van deze afspraken en sturen op doelbereik.

2.16 Door middel van **digitale landkaarten** delen we kennis met onze partners over de verschillende aandachtsgroepen. Dit kan bijvoorbeeld helpen om geschikte locaties voor spoedzoekers te vinden. We zorgen dat **informatie** over aandachtsgroepen toegankelijker wordt.

2.D Ruimtelijk beleid voor woningbouw en gezonde leefomgeving

Wij vinden het belangrijk dat in Noord-Holland voldoende ruimte voor woningbouw is. Volgens de Omgevingswet en de Wvrv dragen provincies de verantwoordelijkheid voor het creëren van deze ruimte, zodat gemeenten kunnen zorgen voor voldoende plancapaciteit. Het vinden van ruimte is wel een opgave, zo blijkt uit de conceptversie van het Ruimtelijk Voorstel voor Noord-Holland. Alle ruimtelijke opgaven en ambities bij elkaar opgeteld is er een aanvullende ruimtevraag van indicatief 27% van de oppervlakte van de provincie Noord-Holland, boven op het bestaande ruimtegebruik en oppervlakte van de provincie. Een klein deel hiervan is nodig voor de woningbouwopgave.

Daarom gaan we zuinig om met de ruimte die we hebben. Bijvoorbeeld door te sturen op meervoudig ruimtegebruik. We stimuleren dat woningbouw zoveel mogelijk binnenstedelijk en rond ov-knooppunten plaatsvindt. Woningbouw in landelijk gebied is mogelijk als de gemeente daar afstemming over heeft gehad met de regiogemeenten. We schrappen het verbod op kleinschalige woningbouw in landelijk gebied, dat alleen in de MRA gold.

We maken het ook mogelijk om in specifieke gevallen in beschermd landschap te bouwen. Dit gebeurt alleen onder voorwaarden, op kleine schaal en in aansluiting op bestaande bebouwing. Op regioniveau is in Noord-Holland, gezien de ruime plancapaciteit, kwantitatief gezien geen noodzaak voor woningbouw in beschermd landschap.

Toch vinden we het wenselijk om de mogelijkheden voor dorpen en andere kernen te verruimen, met het oog op de leefbaarheid, vitaliteit en het behoud van het voorzieningenniveau in het dorp.

Als provincie zien we toe op de balans tussen het behoud van ruimte voor woningbouw en ruimte voor bedrijven, ook in zware milieucategorieën. Gebrek aan ruimte heeft geleid tot meer woningbouw in de buurt van bijvoorbeeld industrie, vliegverkeer of wegen. Hierdoor staat de gezonde leefomgeving onder druk. We vragen daarom in lijn met de Startnotitie Gezonde Leefomgeving dat gemeenten vooraf onderzoeken of een nieuwe woningbouwlocatie geschikt is met het oog op het belang van deze gezonde leefomgeving. Hiermee voorkomen we dat we tijd, geld en moeite steken in locaties waarvan de milieurisico's onvoldoende inzichtelijk zijn gemaakt en dat ze bij nader inzien bijvoorbeeld vanuit gezonde leefomgeving (nu) niet wenselijk zijn. Ondanks de hoge woningnood betekent dit dat we op enkele plekken kiezen voor het voortbestaan van ruimte voor bedrijvigheid. Daarbij is het mogelijk dat locaties die nu niet geschikt lijken voor woningbouw, dat op termijn wel zijn als gevolg van maatregelen met een gunstig effect op de gezonde leefomgeving.

Actiepunten

Extra inzet voor versnelling woningbouw

2.17 We verruimen de mogelijkheden voor het, onder voorwaarden, **bouwen in beschermd landschap** in de omgevingsverordening.

2.18 We maken inzichtelijk waar sprake is van een **provinciaal belang van een** gezonde leefomgeving, in lijn met onze Startnotitie Gezonde leefomgeving. Dit geeft ons richting bij het meewegen van de gezonde leefomgeving bij locatiekeuzes voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw.

2.19 We vragen gemeenten het belang van een **veilige fysieke en** gezonde leefomgeving bij locatiekeuzes voor woningbouw vooraf mee te wegen en inzichtelijk te maken. Om hierbij te helpen, brengen we in beeld waar de veilige fysieke en gezonde leefomgeving mogelijk onder druk staat. Ook proberen we via onderzoek en monitoring meer inzicht in dit onderwerp te krijgen. Dit doen we samen met het Rijk, gemeenten en andere partners.

2.20 We gaan in dialoog met het Rijk om de balans te bespreken en de ruimtelijke implicaties in kaart te brengen van de aanscherpingen van landelijke normen voor een gezonde leefomgeving in relatie tot woningbouw. We verkennen de mogelijkheden om samen met het Rijk een motiveringsinstrumentarium te ontwikkelen voor de weging van een gezonde leefomgeving.

Doorzetten en versterken:

- We sturen er actief op dat gemeenten **voldoende locaties** voor woningbouw in beeld hebben. Dit betekent dat de zachte plancapaciteit minimaal 130% is ten opzichte van de woningbouwopgave voor de komende 10 jaar.

ACTIETHEMA 3: STIMULEREN VAN INNOVATIE EN TOEKOMST-BESTENDIG WONEN EN BOUWEN

Provincie Noord-Holland wil de CO_2-uitstoot in 2030 met 55% verminderen ten opzichte van 1990, zoals overeengekomen in het landelijk klimaatakkoord. Ook hebben we ons bestuurlijk gecommitteerd aan de nationale Agenda natuurinclusief en de Maatlat groene klimaatadapatieve gebouwde omgeving. In lijn met deze afspraken stimuleert provincie Noord-Holland de bouw van toekomstbestendige woningen en gebiedsontwikkelingen. Extreme weersomstandigheden, zoals hitte en wateroverlast, komen als gevolg van klimaatverandering steeds vaker voor. Daarnaast raken grondstoffen op en speelt gezondheid een steeds belangrijke rol bij de keuzes die we maken.

We vinden het belangrijk dat woningen snel gebouwd worden en betaalbaar zijn, maar willen ook dat nieuwe wijken in de toekomst prettige leefomgevingen zijn. Toekomstbestendige woningen en wijken zijn comfortabel, gezond en veilig voor zowel huidige als toekomstige bewoners. Wij onderzoeken hoe we met behoud van snelheid en betaalbaarheid woonwijken toekomstbestendiger kunnen maken.

3.A Toekomstbestendig overkoepelende acties

In de praktijk is het niet haalbaar om overal en altijd volledig toekomstbestendig te bouwen. Ook omdat hiervoor een ander ontwerp- en ontwikkelproces nodig is. Samen met de regio's gaan we daarom de afspraken in de woondeals rondom toekomstbestendig bouwen verduidelijken. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor snel en betaalbaar bouwen. De actiepunten van actiethema 3 formuleren we rondom de thema's uit het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw:

Actiepunten

Extra inzet voor toekomstbestendig bouwen

3.1 We bevorderen **kennisdeling** over toekomstbestendig bouwen. Dat doen we bijvoorbeeld door een themasessie of inspiratiebijeenkomst te organiseren en handreikingen beschikbaar te stellen. Ook bieden we **ondersteuning** aan gemeenten bij de implementatie van toekomstbestendig bouwen. We maken informatie over de **koppelkansen en kosten en baten** van toekomstbestendig bouwen breed toegankelijk.



3.2 Samen met de regio's gaan we de afspraken in de woondeals rondom toekomstbestendig bouwen verduidelijken. We gaan in samenwerking met gemeenten de afspraken doornemen en deze specificeren.

3.3 We onderzoeken de mogelijkheden van het monitoren van toekomstbestendig bouwen. Daarmee kunnen we de ontwikkeling van toekomstbestendig bouwen in de gaten houden en de opschaling ervan versnellen als toepassingen snel en met behoud van betaalbaarheid gerealiseerd kunnen worden.

3.B Circulair en biobased bouwen

Noord-Holland wil in 2050 volledig circulair zijn. Dit betekent dat we inzetten op het verminderen van grondstofgebruik, hergebruik van materialen en gebruik van natuurlijke materialen zoals hout, riet, vlas en stro. De CO_2-uitstoot bij het gebruik van dit type materialen is aanzienlijk lager dan van traditionele materialen of slaat zelfs CO_2 op. Bovendien gaan ze de uitputting van grondstoffen tegen.

Actiepunten

Extra inzet voor toekomstbestendig bouwen

3.4 We stimuleren het hergebruik en het gebruik van natuurlijke materialen bij nieuwbouw, renovatie en onderhoud. Ook stimuleren we **losmaakbaar, flexibel en aanpasbaar te bouwen** evenals circulair slopen van gebouwen. Samen met C-creators voeren we een kennisprogramma over circulair bouwen uit. Verder moedigen we aan om in materialenpaspoorten vast te leggen welke materialen er in gebouwen zitten, voor een eventueel tweede leven.

3.5 We werken met onze partners aan het stimuleren van de vraag naar biobased bouwmaterialen. Dat doen we via de Nationale Aanpak Biobased Bouwen en door aan te sluiten bij bestaande initiatieven op dit gebied.

3.6 We stimuleren overheden en marktpartijen om grondstofketens te sluiten, onder meer door samen te werken, afspraken te maken over circulaire prestaties en gegevens te delen en monitoren. Wij roepen partijen op om hieraan mee te doen en bieden ondersteuning, bijvoorbeeld via de Circulaire Deal Secundaire Bouwmaterialen Noord-Holland Noord.

3.C Energieneutraal, klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen

We werken toe naar een klimaatbestendig en natuurinclusief Noord-Holland in 2050. Dat doen we in lijn met de landelijke afspraak en ambitie, die we ook opnamen in de Omgevingsvisie NH2050. We vinden het belangrijk dat woningen gebouwd worden in een aangename en groene leefomgeving met een ruime biodiversiteit.

Een ander aandachtspunt is de overbelasting van het elektriciteitsnet. Deze zogenaamde netcongestie is steeds vaker een vertragende factor in de realisatie van nieuwbouw. We zoeken hier oplossingen voor, omdat duidelijk is dat dit probleem voorlopig zal blijven bestaan.

Actiepunten

Extra inzet voor toekomstbestendig bouwen

3.7 We stimuleren overheden en marktpartijen om stad, land en infrastructuur klimaatbestendig in te richten. Bijvoorbeeld door rekening te houden met mogelijke overlast van water en hitte, in lijn met onder andere de Kamerbrief Water en Bodem sturend en de Intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw MRA.

Doorzetten en versterken:

- We verkennen samen met gemeenten de mogelijkheden voor combinaties van woningbouw en het uitvoeren van de landelijke Bossenstrategie, die het Rijk samen met provincies opstelde. Dit zodat we groenere wijken en een groenere provincie kunnen realiseren. De combinatie van bos met woningbouw biedt kansen voor meer recreatie dicht bij huis.
- Via ons netwerkplatform Groen Kapitaal delen we kennis ter bevordering van meer **natuurinclusieve dorpen en steden**. Bijvoorbeeld door de aanleg van groene daken die regenwater opvangen en hittestress verminderen.

- We doen onderzoek naar innovatieve oplossingen voor netcongestie. Een voorbeeld is het (tijdelijk) inzetten van energieopslag, zoals een buurtbatterij bij woningbouwprojecten. Zo voorkomen we dat een mogelijk energietekort de productie vertraagt. Verder zetten we in op energiebesparing door extra isolatie en het gebruik van zuinige apparaten. Een lager energieverbruik leidt tot lagere kosten voor bewoners. We brengen lokaal de vraag en het aanbod van energie zoveel mogelijk in balans met slimme oplossingen. Deze energie wekken we zoveel mogelijk lokaal en duurzaam op.

3.D Duurzame en gezonde mobiliteit

De woningbouwopgave zorgt voor een stevige groei van autoverkeer en (bouw)logistiek. Om deze onvermijdelijke groei van autoverkeer te remmen, zetten we met betrekking tot mobiliteit in op het **verminderen** (voorkomen van de groei van mobiliteit), **veranderen** (inzetten op een verschuiving van gebruik van vervoerswijzen naar duurzamere opties zoals: lopen, fiets, OV, deelmobiliteit en vervoer over water) en **verbeteren** (beter benutten van bestaande infra zowel weg als water en verduurzaming van voertuigen). Daarmee maken we wijken aantrekkelijker en gezonder en veiliger.

Actiepunten

Extra inzet voor toekomstbestendig bouwen

3.11 We ontwikkelen en delen kennis over gebiedsontwikkeling in gebieden met veel geluidsbelasting. We verkennen welke instrumenten en beleidsopties de provincie heeft om hinder van vliegverkeer te beperken, bijvoorbeeld door geluidsadaptief te bouwen.

3.12 We maken inzichtelijk welke doelgroepen wonen of willen wonen rondom ov-knooppunten. Zo kunnen we daar gericht woningbouw stimuleren voor deze groepen.

3.13 We onderzoeken hoe we gemeenten kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld met kennis, bij het toepassen van lagere parkeernormen. Dit doen we ter bevordering van duurzaam ruimtegebruik en om de haalbaarheid en betaalbaarheid van gebiedsontwikkelingen te vergroten.

3.14 We stimuleren overheden en marktpartijen om **bouwmaterialen en afval over water te vervoeren** in plaats van over de weg. Hiermee vergroten we de leefbaarheid en bereikbaarheid in Noord-Holland. We maken gebruik van het concept Metropolitaan Hub Systeem.

Doorzetten en versterken:

- We stimuleren duurzame mobiliteit en de inrichting van nieuwe woonwijken volgens het STOMP-principe. Dit vinden we een belangrijk middel om duurzame mobiliteit te bevorderen. Mobiliteitshubs zijn hierbij een belangrijke schakel volgens onze Hubstrategie provincie Noord-Holland.

- We stimuleren duurzame mobiliteit door de inzet van **smart mobility**-toepassingen. Zoals fietsers prioriteren bij verkeerslichten en het hanteren van het automatisch uitchecken (‘be in, be out’) in het openbaar vervoer om het in- en uitstappen te versnellen. Ook experimenteren we met bijvoorbeeld zelfrijdend ov.

3.E Innovatie en industriële bouw

Innovatie en industriële bouw kan een belangrijke bijdrage leveren aan de versnelling van de woningbouw. Dit kan als extra bouwstroom gezien worden naast de traditionele bouw, waar ook beroep op wordt gedaan. In de woondeals spraken de partijen daarom af om het aandeel circulair en industrieel gebouwde woningen in de nieuwbouwproductie te laten toenemen en om meer flexwoningen te plaatsen. Hiertoe zetten we in de komende jaren verschillende stappen.

Actiepunten

Extra inzet voor toekomstbestendig bouwen

3.15 We vergaren en delen kennis over kansen en mogelijkheden voor industriële en circulaire woningbouw. Dat doen we onder andere vanuit onze samenwerkingen met de NH Bouwstroom en het Rijk.

3.16 We delen kennis over en ondersteunen bij het optoppen van woningen met gestandaardiseerde bouwelementen. Daarbij maken we gebruik van bijvoorbeeld de handreiking Optoppen met daarin onder andere een stappenplan voor gemeenten en woningcorporaties.

3.17 Samen met Mooi Noord-Holland informeren en betrekken we welstandscommissies bij **gestandaardiseerde besluitvorming** over industriële bouw. Het doel daarvan is gemeenten en woningcorporaties te helpen om procedures te versnellen en als dat mogelijk is te vereenvoudigen.

Doorzetten en versterken:
- Samen met het Rijk adviseren en informeren we gemeenten en corporaties over de realisatie van flex-woningen.

3.F Beter benutten en verduurzamen van bestaande bouw

Beter gebruik van de bestaande woningvoorraad is een duurzame methode om het woningtekort terug te dringen. We richten ons ook op het landelijke doel om in 2030 19% van de bestaande woningvoorraad verduurzaamd te hebben.

Extra inzet voor toekomstbestendig bouwen

3.18 Met het Servicepunt Duurzame Energie ondersteunen we gemeenten bij het versnellen van de warmtetransitie in bestaande woonwijken. Dat doen we door kennis uit te wisselen en advies te geven.

3.19 Via de subsidie Versnelling natuurinclusief isoleren Noord-Holland 2024 stimuleren en subsidiëren we natuurinclusieve verduurzaming.

3.20 We verkennen het starten van een vervolg op de Groene Stad Challenge. Die richtte zich op het verkrijgen van meer inzicht in de mogelijkheid van vergroening in dorpen en steden. Dat gebeurde via de analyse van open data.

Doorzetten en versterken:
- We subsidiëren circulair bouwen bij onder andere renovatie- en optopprojecten van woningcorporaties. Dit doen we via Kansen voor West.

- We delen kennis over woningsplitsen, woningdelen, beter benutten van **leegstand**, inbreiden in bestaande wijken en de mogelijkheden van het gebruik van **industriële onderdelen** bij renovatie, zoals kant-en-klare gevelpanelen en daken. Daarnaast volgen we de ontwikkelingen van het Rijk over ‘familie-wonen’.

ACTIETHEMA 4: MONITOREN EN INFORMEREN

We stellen actuele informatie over de Noord-Hollandse woningbouwopgave ter beschikking aan onze partners in de provincie. Dit helpt om te zien waar we staan met het oog op onze doelen en om gezamenlijk de juiste keuzes te kunnen maken. Ook kunnen we aan de hand hiervan, als dat nodig is, bijsturen. Tegelijkertijd met deze Actieagenda stellen we een Strategische Evaluatie- en Onderzoeksagenda Wonen vast. Daarin plannen we onze evaluaties, onderzoeken en monitors, waaronder degene die voortkomen uit deze Actieagenda.

Actiepunten

Extra inzet monitoren en informeren

4.1 We zorgen ervoor dat marktpartijen en woningcorporaties veranderingen rondom de woningbouw-planning eenvoudig kunnen doorgeven aan de betrokken gemeente via de monitor en stimuleren dat gemeenten, marktpartijen en corporaties hun planningen afstemmen, in voorbereiding op de versnellingstafels. Zo krijgen we een realistischer beeld wanneer welke woningen gebouwd gaan worden en kunnen we eerder acteren op dreigende tekorten in de plancapaciteit van een regio.

4.2 We **optimaliseren** de verschillende monitors en dashboards. Ook zorgen we ervoor dat we daarbij de invullast voor gemeenten beperken.

Doorzetten en versterken monitoren en informeren:

- We delen informatie over wonen via onze Kennis- en Dataspace Wonen. Het gaat bijvoorbeeld om links naar onderzoeken, evaluaties, monitors, viewers en dashboards, afkomstig van zowel de provincie als van andere partijen.
- Onze Monitor Plancapaciteit toont het potentiële en actuele plan- en locatieaanbod in de provincie. We vragen gemeenten om hierin hun woningbouwplannen zo actueel mogelijk door te geven.
- In de jaarlijkse rapportage Monitor Woningbouw geven we een actueel overzicht van de voortgang van de Noord-Hollandse woningbouwproductie en woondealafspraken.
- Via het Dashboard Wonen, gelinkt aan de Monitor Woningbouw, delen we relevante informatie over de woningbouwproductie en woondealafspraken. Het dashboard bevat ook informatie op gemeenteniveau en wordt elk kwartaal geactualiseerd.
- In de openbare online planviewer tonen we op toegankelijke wijze de geschiktheid, ruimtelijke mogelijkheden en belemmeringen rond de potentiële bouwlocaties die gemeenten hebben opgenomen in hun plancapaciteit.
- In de WoonZorgwijzer tonen we op lokaal niveau waar groepen mensen met een bepaalde aandoening wonen en welke beperkingen zij mogelijk ervaren. Gemeenten, woningcorporaties en zorginstellingen kunnen zo zien wat de meest geschikte locaties zijn voor aangepaste woningen of wijkvoorzieningen.
- Elke 2 à 3 jaar brengen we de actuele en toekomstige **woningbehoefte in kaart** in een rapport. Dat doen we aan de hand van actuele bevolkingsprognoses. Als het nodig is, zorgen we vervolgens voor een herijking van de woondeals.
- We stimuleren dat gemeenten een professioneel **planningssysteem** gebruiken om inzicht te krijgen in de programmering en voortgang van woningbouwprojecten en het aanvullen van de gegevens in de plancapaciteit.

BEGRIPPENLIJST

Aandachtsgroepen	Dit zijn: Dreigend dak- en thuisloze mensen, sociaal en/of medisch urgenten, uitstromers intramurale voorziening, arbeidsmigranten, woonwagenbewoners, studenten, status-houders (via taakstelling), mantelzorgverleners en –ontvangers, ernstig chronisch zieken, dakloze mensen met een opvangvoorziening, uitstromers uit instellingen, detentie > 3 maanden, stoppende sekswerkers DUUP-regeling
Aandachtsgroepen urgent	Dit zijn: Mantelzorgverleners en –ontvangers, ernstig chronisch zieken, dakloze mensen met een opvangvoorziening, uitstromers uit instellingen, detentie > 3 maanden, stoppende sekswerkers DUUP-regeling
Actief grondbeleid	Een gemeente koopt zelf grond, maakt deze klaar voor bouwen en wonen, en verkoopt vervolgens aan een ontwikkelende partij.
Biobased bouwen/materialen	Een vorm van bouwen die gebruikmaakt van hernieuwbare materialen uit biologische bronnen die tijdens hun groeifase CO_2 opnemen uit de atmosfeer. Voorbeelden zijn hout en bamboe. Hernieuwbaar betekent dat de materialen opnieuw kunnen groeien in de tijd dat ze worden gebruikt.
Circulair bouwen	Het streven naar het gebruik van duurzame materialen en bouwmethoden, die binnen de levensduur van het gebouw herbruikbaar zijn. Het doel hiervan is de ecologische impact te minimaliseren en een continue cyclus van materiaalgebruik te bevorderen. Dit omvat ook het sturen op bijvoorbeeld levensduurverlenging door het ontwerpen van losmaakbare en flexibele constructies.
Circulair slopen	Het zodanig slopen, ontmantelen, demonteren en remonteren, dat de vrijgekomen grondstoffen in andere projecten kunnen worden toegepast zonder verlies van kwaliteit.
Clusterwoning	Bewoners delen allerlei voorzieningen, maar hebben ook een eigen appartement met douche, toilet en eventueel kitchenette.
Doorstroming	Het verhuizen naar een meer passende woning en zo bijdragen aan een evenwichtigere verdeling op de woningmarkt. Als ouderen bijvoorbeeld verhuizen van een eengezins-woning naar een appartement, kan deze woning vrijkomen voor een gezin.
Duurzame mobiliteit	Duurzame en actieve vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.
Flexwoningen	Vooral kleine en meestal tijdelijke woningen die verplaatsbaar, stapelbaar, schakelbaar of splitsbaar zijn, voor mensen die snel huisvesting nodig hebben. Daarnaast heeft één van de volgende aspecten een tijdelijk karakter: de woning zelf, de bewoning (door het gebruik van tijdelijke huurcontracten) of de locatie.
Geluidsadaptief bouwen	In het ruimtelijk plan de locatiespecifieke situatie afstemmen op de geluidsbehoeften van bewoners en gebruikers.
Gezonde leefomgeving	Een omgeving met een goede milieukwaliteit die uitnodigt om te bewegen en ontmoeten. Ook gaat het om binnenmilieus met goede ventilatie, daglicht, natuurlijke materialen en ruimtes die het welzijn van bewoners bevorderen.
Grondstofketen	Een grondstofketen brengt de volledige keten van een grondstof of meerdere grondstoffen in kaart. De grondstofketen toont waar grondstoffen vandaan komen, wie ze gebruiken en wat er vervolgens mee gebeurt.
Industriële bouw	Industrieel bouwen is de fabrieksmatige productie van woningen die vrijwel kant en klaar op locatie worden geplaatst. De uitstoot van stikstof en CO_2 tijdens de bouw en tijdens de plaatsing is hierbij beperkt.
Inbreiden	Bouwen binnen bestaande bebouwing. Het gaat hierbij om het opvullen van lege plaatsen binnen de bebouwde kom. Bij uitbreiden worden juist woningen tegen de bebouwde kom aangebouwd.
Klimaatadaptief bouwen	Bouwen met oog voor extreme weersomstandigheden, zoals hittestress, droogte, water-overlast, overstromingen, stormen en bodemdaling. Het doel hiervan is de impact van klimaatverandering te minimaliseren en schade te voorkomen. We gebruiken hiervoor soms ook de term 'klimaatbestendig'.
Monitoren	Het volgen van beleid tijdens de uitvoering. Je kunt zien wat de stand is op indicatoren die iets zeggen over de voortgang van het beleid of over de beoogde uitkomsten.
MRA	Metropoolregio Amsterdam.
Natuurinclusief bouwen	Woningbouwlocaties (gebouwen en omgeving) die bijdragen aan de natuur en biodiversiteit.
Netcongestie	Overbelasting van het elektriciteitsnet.
NHN	Noord-Holland Noord.

Nultredenwoning	In dit type woning zijn woonkamer, keuken, badkamer, toilet en tenminste één slaapkamer gelijkvloers, dus op hetzelfde niveau als de voordeur.
Optoppen	Het verhogen van een bestaand gebouw met één of meerdere bouwlagen, het toevoegen van extra woningen aan de kopse kant van gebouwen of het omvormen van ruimtes op de begane grond tot woningen.
Ov-knooppunt	Punten waar verschillende vormen van openbaar vervoer samenkomen. Je kunt hier makkelijk van de ene vorm overstappen op de andere. Verder bevinden zich hier vaak bedrijven, woningen en voorzieningen.
Parkeernorm	Getallen die aangeven hoeveel parkeerplaatsen ergens nodig zijn.
Plancapaciteit	Met plancapaciteit geven gemeenten een ruimtelijke indicatie van hun woningbouw-plannen op zowel de korte als lange termijn. Hierbij maken we onderscheid tussen harde, al vastgestelde plancapaciteit en zachte plancapaciteit met potentiële locaties voor woningbouw.
STOMP-principe	Dit ontwerpprincipe geeft bij gebiedsontwikkelingen prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit. STOMP staat voor: bij het ontwerpproces eerst inzetten op Stappen (voet-gangers), Trappen (fietsers), Openbaar vervoer, Mobility as a service (deelconcepten zoals de deelfiets, -scooter of -auto) en als laatste wordt de Privéauto gefaciliteerd.
Toekomstbestendig bouwen	Bouwen met oog voor de gevolgen van klimaatverandering. Bijvoorbeeld door het gebruik van duurzame materialen en bouwmethoden om de ecologische voetafdruk van een gebouw te minimaliseren. Toekomstbestendige woningen en woonwijken behouden hun waarde in de toekomst.
Verpleegzorgplekken	Een geclusterde woonvorm voor mensen die intensieve zorg nodig hebben.
Versnellingstafel	Hieraan komen alle betrokken partijen bij een woningbouwproject samen, met als doel het project te versnellen en knelpunten op te lossen.
Volkshuisvestingprogramma	Kerninstrument van de Wet versterking regie volkshuisvesting (Wvrv). Een concrete uitwerking van het volkshuisvestingsbeleid. Gemeenten, provincie en het Rijk zijn verplicht een volkshuisvestingsprogramma maken.
Warmtetransitie	De overgang van aardgas naar duurzame alternatieven voor koken, het verwarmen van woningen en kraanwater.
Woningbouwregio	In de woningbouwregio maken gemeenten afspraken over het bouwen van woningen, de zogenaamde woningbouwprogrammering. Dit wordt ingesteld in het kader van de Wvrv.
Woningmarktregio	In de woningmarktregio maken gemeenten afspraken over bijvoorbeeld een evenwichtige verdeling van de huisvesting van urgente aandachtsgroepen. De woningmarktregio wordt ingesteld in het kader van de Wvrv, het betreft hier niet de woningmarktregio in het kader van de Woningwet (werkingsgebied woningcorporaties).
Woningbouwprogrammering	De gemaakte afspraken over de woningbouw.
Woningsplitsen	Een bestaande woning ombouwen tot meerdere zelfstandige woningen.
Woondeal	Afspraken tussen Rijk, provincie, gemeenten over de bouw van woningen in de periode van 2022 tot en met 2030 in een specifieke regio. Ook gaat het in de afspraken onder andere over de betaalbaarheid van deze woningen. Er zijn in Nederland 35 regionale woondeals gesloten, waarvan 2 in Noord-Holland.
Woonzorgvisie	Een visie die gemeenten moeten opstellen rondom de woonbehoefte van aandachts-groepen. Dit is een onderdeel van het volkshuisvestingsprogramma.
Wvrv	Wet versterking regie volkshuisvesting.

HAARLEM, JULI 2024

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Concernzaken | Sector Juridische Zaken

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, Juli 2024

ACTIEAGENDA

SAMENVATTING



In de provincie Noord-Holland zijn te weinig woningen voor het aantal woningzoekenden en de beschikbare woningen zijn vaak te duur. Bovendien woont niet iedereen in een passende woning. Als provincie willen we helpen hier verandering in brengen en de woningnood zo snel als mogelijk helpen terugdringen. Dit zijn wij aan onze huidige en toekomstige inwoners verplicht. Daarom hebben we met het Rijk en gemeenten afgesproken om ons samen met onze woningbouwpartners actief in te zetten om in Noord-Holland in de periode 2022 tot en met 2030 191.000 woningen te realiseren. Hiervan moet 30% sociale huur zijn en conform de aanstaande Wet versterking regio op de volkshuisvesting en de afspraken in de woondeals in totaal twee derde betaalbare huur of koop. In deze Actieagenda Wonen en Versnellen Woningbouw 2024-2028 beschrijven we wat we gaan doen om deze doelstellingen te bereiken en de vele woningzoekenden te helpen.

We kiezen er als provincie Noord-Holland voor om een grote verantwoordelijkheid te pakken om deze grote woningbouwopgave te helpen realiseren, zoals ook beschreven in ons coalitieakkoord 2023-2027. Dit doen we in de rollen van aanjager, verbinder en kennismakelaar.

Door gemeentelijke projecten te stimuleren, dragen we bij aan de versnelling van de woningbouw. We maken afspraken over voldoende plancapaciteit, bouwlocaties en betaalbare huizen en over ruimte voor doorstroming op de huizenmarkt. We richten ons op woningen in een gezonde leefomgeving. We zetten ons bestaand beleid voor toekomstbestendig bouwen voort, zolang dit niet ten koste gaat van de snelheid van de woningbouwproductie en de betaalbaarheid van de woningen. Ook zorgen we dat er genoeg woningen beschikbaar zijn voor jongeren en aandachtsgroepen waaronder ouderen.

Om onze doelen te bereiken, werken we aan 4 actiethema's. Elk actiethema bestaat uit diverse concrete actiepunten.

- **Versnellen van de woningbouw**. Via onze versnellingsaanpak bieden we hulp aan onze partners om belemmerende factoren voor de woningbouw aan te pakken en de bouwproductie op te voeren. We nemen een actievere en op uitvoering gerichte rol aan en zetten bijvoorbeeld een Loket versnelling woningbouw op, waar onze partners informatie en steun kunnen krijgen bij de versnelling.

- **Volkshuisvestingsprogramma's opstellen**. In 2023 sloten we woondeals met het Rijk voor twee Noord-Hollandse regio's. Deze woondeals werken we uit naar een provinciaal volkshuisvestingsprogramma, met onderliggende deelregionale en lokale volkshuisvestingsprogramma's. Daarin komen bijvoorbeeld afspraken over de woningbouw en woningprogrammering.

- **Stimuleren van innovatie** en toekomstbestendig bouwen en wonen. We moedigen toekomstbestendig bouwen aan en stimuleren innovatie en industriële bouw. Toekomstbestendige woningen en wijken zijn bestand tegen de gevolgen van klimaatverandering. Innovatie en industriële bouw kunnen op een duurzame manier helpen bij de versnelling ven het vergroten van de bouwproductie.

- **Monitoren en informeren**. We brengen actuele gegevens over de Noord-Hollandse woningbouwopgave in kaart. Hiermee kunnen wij en onze partners ontwikkelingen in de gaten houden en de juiste keuzes maken. Ook kunnen we, als dat nodig is, bijsturen.

Strategische Evaluatie- en Onderzoeksagenda Wonen 2024-2028

Titel/ onderwerp	Thema	Looptijd	Soort onderzoek	Toelichting onderzoek
Monitor Woningbouw	versnellen	jaarlijks	monitor	Rapportage met daarin een beeld van de ontwikkeling woningvoorraad per regio, de plancapaciteit per regio, ontwikkeling van het woningtekort en de woningbouwopgave. Jaarlijks wordt gekeken naar de gestelde doelen en beschikbare gegevens om te zien of de monitor aangepast moet worden.
Monitor Plancapaciteit	versnellen	Jaarlijks 2 x	monitor	Meting, twee keer per jaar ingevuld door gemeenten, die inzicht geeft in de woningbouwplannen van gemeenten. Inclusief reactieknop voor marktpartijen en woningcorporaties, voor het aanscherpen van planningen en aantallen.
Voortgangsrapportage Investeringskader	versnellen	jaarlijks	Voortgangs-monitor	(Evaluatie van de) voortgang van projecten en inspanningen en van de inzet van financiële middelen. En aan de hand hiervan eventuele actualisatie van het Investeringskader
Onderzoek naar sturingsmogelijkheden met parkeernormen.	versnellen	2024-2025	ex-ante onderzoek	Dit is een vervolg op een eerder uitgevoerd onderzoek over parkeernormen. Parkeernormen hebben namelijk invloed op gebiedsontwikkeling.
Onderzoek naar de mogelijkheden voor het verkorten van procedures.	versnellen	2024 – 2025	ex-ante onderzoek	Onderzoek naar de mogelijkheden voor het verkorten van procedures. Bijvoorbeeld door het toepassen van modelverordeningen.
Evaluatie UVR Woonakkoorden	volks-huisvestings-programma's	2024	ex-post evaluatie	Deze subsidieregeling wordt in het kader van het evaluatiekader subsidies doorgelicht conform de handreiking van de Randstedelijke Rekenkamer.

Monitor Aandachtsgroepen	volks-huisvestings-programma's	2024, daarna mogelijk structureel	monitor kwantitatief	Voorheen de monitor Arbeidsmigranten (laatste keer in 2021 uitgevoerd voor Noord-Holland Noord). Dit wordt uitgebreid naar een monitor aandachtsgroepen. De provincie wil dit (periodiek) gaan monitoren.
Verkenning van de mogelijkheden voor het monitoren van toekomstbestendig bouwen	toekomst-bestendig bouwen	2024-2025	verkennen van mogelijkheden voor een monitor	We onderzoeken de mogelijkheden van het monitoren van toekomstbestendig bouwen. Daarmee kunnen we onze voortgang op de doelen en afspraken in de gaten houden.
Verkenning Materialenhubs[i]	toekomst-bestendig bouwen	2024	ex-ante evaluatie	Verkenning naar de rol van grondstoffenhubs in de provincie Noord-Holland op basis van kwalitatieve en kwantitatieve methoden. De verkenning gaat ook in op de mogelijke rol van de provincie bij de inrichting en organisatie van grondstoffenhubs.
Voorbeeldenboek toekomstbestendig bouwen	toekomst-bestendig bouwen	2024	ex-post evaluatie op basis van casussen	Inventarisatie van succesfactoren bij projecten waar toekomstbestendig bouwen is toegepast

[i] Dit is onderdeel van het Actieprogramma Circulaire Economie.

AANGENOMEN

m.166 / PS 6-11-2023
punt 10

Motie: aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 6 november 2023, ter behandeling van de Begroting 2024;

constaterende dat:

- tekort aan woningen de bestaanszekerheid van groepen met lage inkomens aantast;
- 63% van de jongeren en studenten geneigd zijn over twee jaar te willen verhuizen[1];
- een groeiende groep aangeeft wel te willen verhuizen, maar geen andere woning kan vinden;
- in de *contourennota ruimte*[2] staat dat ruimtelijk ordeningsbeleid recht moet doen aan volgende generaties, te beginnen bij de huidige jongeren en starters,

overwegende dat:

- in *Verbindend Vooruit!* te lezen valt dat het college het belangrijk vindt dat er voor iedereen die dat wil een passende woning in Noord-Holland is;
- jongeren en starters binnen dat streven een belangrijk onderdeel zijn;
- jongeren en starters veel binding hebben met de dorpen en steden in Noord-Holland en van groot belang zijn voor een vitale gemeenschap;
- de financiële situatie van jongeren en starters niet overeenkomen met het woningaanbod in de provincie;
- een beperkt aanbod van betaalbare koop- en huurwoningen voor jongeren en studenten één van de oorzaken is dat er geen passende woningen beschikbaar zijn,

vraagt GS om:

- meer aandacht aan jongeren en starters in staand en nog te ontwikkelen woonbeleid te geven,

en gaan over tot de orde van de dag.

Maik de Weerdt	Laurien Berkvens	Michel Klein	Dennis Heijnen	Ines Kostić	Daniël van den Berg
Volt	D66	CU	CDA	PvdD	JA21

[1] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/51/een-op-de-vijf-jongeren-wil-beslist-verhuizen

[2] https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/10/06/contourennotitie-schetst-eerste-richtingen-voor-nieuwe-nota-ruimte

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16275
Extern Zaak ID	2296909
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	7.a
Titel	Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024- 2028 (NIKG)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

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 (uitgedrukt in beeldkwaliteitsniveaus) 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. De NIKG 2024-2028 wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J. C. de Veer/ M. Burlini
BU/BSP

Telefoonnummer +31235143066
veerj@noord-holland.nl/
maxim.burlini@noord-holland.nl

Verzenddatum

Betreft: Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 (NIKG)

Kenmerk
2296909/2304173

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028.

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 (uitgedrukt in beeldkwaliteitsniveaus) 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. De NIKG 2024-2028 wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

2 bijlage(n)
1. Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028;
2. Statenvoordracht NIKG.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 20 augustus 2024

Onderwerp:
Vaststelling Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024-2028

Kenmerk: 2296909/2296946

Bijlage: Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024-2028

1. Inleiding

Met veel genoegen bieden wij u hierbij de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024-2028 aan.

Met de NIKG wordt aangegeven hoe de provinciale infrastructuur (wegen, vaarwegen, bruggen sluizen, tunnels, fietspaden, busbanen, oevers, bermen, etc.) in stand wordt gehouden. Hierbij worden de ambitieniveaus bepaald aan de hand van de beeldkwaliteit, wat iets zegt over de provinciale bereikbaarheid, veiligheid en tevredenheid van (vaar)weggebruikers. Daarnaast worden andere criteria afgewogen zoals duurzaamheid, leefbaarheid en biodiversiteit. Met de NIKG toetst de provincie of de middelen die er in de begroting zijn gereserveerd, voldoende zijn om het areaal tegen de gewenste (beeld)kwaliteit in stand te houden.

Bij het dagelijkse beheer en onderhoud is het de verantwoordelijkheid van de gebiedsaannemer die een regio voor meerdere jaren onder zijn hoede heeft om ervoor te zorgen dat de infrastructuur op orde blijft.
De planning van andere, grotere werkzaamheden wordt vervolgens uitgewerkt in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) dat later dit jaar aan u wordt aangeboden.

De NIKG gaat niet over de uitbreiding of functieverandering van de infrastructuur, dat is vastgelegd in de iNHi. Beide documenten worden tegelijkertijd aan de Staten aangeboden omdat er wel een duidelijk verband is tussen beide documenten.

Er is steeds meer aandacht voor de gevolgen van klimaatverandering. Deze worden verder in beeld gebracht met een nieuwe klimaatstresstest. In het netwerk zien we jaarlijks meer verstoringen die te maken hebben met heftige regenval of extreme droogte. De aanpak om deze verstoringen zo snel mogelijk aan te pakken en te voorkomen, wordt geïntensiveerd.

Ook wordt de informatie aan de (vaar)weggebruikers over werkzaamheden en verstoringen verder verbeterd door betere coördinatie met andere infrastructuurbeheerders en onder andere de inzet van de toolbox Smart Mobility bij wegwerkzaamheden en evenementen.

Vanaf 2025 worden de gebiedscontracten opnieuw aanbesteed en dan zullen maatregelen om verstoringen tegen te gaan en klimaatbestendige infrastructuur te realiseren, ook onderdeel uitmaken van de nieuwe aanbesteding.

Volgend op het Perspectief Mobiliteit is er in deze NIKG meer aandacht voor actieve mobiliteit. In deze NIKG wordt voorgesteld om de parallelwegen waar een doorfietsroute over gaat, op hetzelfde niveau te onderhouden als de fietspaden en stroomwegen.

Ook wordt in deze NIKG voorgesteld om duurzaamheid en biodiversiteit voortaan standaard mee te nemen in de instandhoudingsprojecten. Hierbij gaat het onder meer over klimaatvriendelijke manieren van onderhouden, natuurvriendelijk maaien en natuurinclusief bouwen. Ook de bevordering van de biodiversiteit in bermen en de aanpak om zwerfafval op te ruimen worden bij positieve evaluatie voortgezet.

De afgelopen jaren zijn grondstoffen schaarser geworden en brandstofprijzen hoger. Ook is er een krappe arbeidsmarkt waardoor er tekorten aan personeel zijn. Dit alles drijft de prijzen op en maakt het steeds ingewikkelder om werken op de markt aan te besteden.
Met andere wegbeheerders en bedrijven die in de weg- en waterbouw actief zijn, zijn we in overleg om te kijken hoe we hier de komende jaren mee om moeten gaan. Standaardisering (o.a. industrieel, flexibel en demontabel bouwen, IFD) en het combineren van werken, zijn enkele mogelijkheden om ervoor te zorgen dat we de instandhouding van onze infrastructuur toch voor elkaar krijgen.

Aanleiding
Als eigenaar en beheerder van infrastructurele verbindingen, is de provincie er wettelijk voor verantwoordelijk om de provinciale infrastructuur op orde te houden. Dit is vastgelegd in de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet. Dat wil zeggen dat de provinciale infrastructuur moeten worden beheerd en onderhouden en, bij einde levensduur, gerenoveerd en vervangen (tezamen noemen we deze taken ‘instandhouding’).

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) stelt dat in de begroting een paragraaf moet zijn opgenomen over kapitaalgoederen. Hiermee wordt geborgd dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor de instandhouding van het kwaliteitsniveau van de kapitaalgoederen. De Commissie BBV adviseert Provinciale Staten eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader met betrekking tot onderhoud van kapitaalgoederen vast te stellen. Dit advies is overgenomen in de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland (artikel 3.1). De vorige Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) dateert van oktober 2020. De voorliggende nota betreft de periode 2024-2028.

2. Doelstellingen

In de NIKG worden de kaders vastgelegd waarbinnen de provincie het beheer en onderhoud van de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur uitvoeren. Ook wordt inzicht gegeven in de hiervoor gemiddeld benodigde middelen over de langere termijn.

Dit moet ertoe bijdragen dat de provincie bereikbaar is en blijft, en dat de verkeersveiligheid, duurzaamheid, biodiversiteit en gebruikerstevredenheid toenemen.
Het uitbreiden van infrastructuur, het veranderen van de functie van de infrastructuur en het sturen op het gebruik van de infrastructuur worden niet behandeld in de NIKG. Ook de instandhouding van gebouwen behoort niet tot de scope van deze NIKG.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

Financiering
In de begroting van de provincie Noord-Holland zijn in programma 4 Bereikbaarheid, doel 4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden de middelen opgenomen voor de instandhouding van de infrastructuur.
In het coalitieakkoord is met ingang van 2025 een bedrag van € 1 miljoen extra beschikbaar gesteld voor kapitaallasten van vervangingsinvesteringen van de infrastructuur. Dit bedrag neemt in de daaropvolgende jaren toe met € 1 miljoen per jaar.
Hiernaast is in het coalitieakkoord vanaf 2025 een bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar voor kapitaallasten van investeringen in nieuwe infrastructuur (lopende projecten iMPI). Dit bedrag neemt in de daaropvolgende jaren toe met € 0,5 miljoen per jaar.

De lasten voor verduurzamen, verbeteren en in stand houden van de provinciale infrastructuur worden meerjarig geprogrammeerd. Deze programmering zorgt voor een wisselend verloop van de begrote lasten en de begrote onttrekkingen aan de reserves Groot onderhoud Wegen en Groot onderhoud Vaarwegen.

Conform het BBV en de uitvoeringsregels infra is er een onderscheid tussen vast en variabel onderhoud en vervangingsinvesteringen in de begroting.
De financiering is pas opportuun na uitwerking van de projecten en de kredietaanvraag hiervoor. Bij deze verdere uitwerking van de projecten worden de financiële consequenties duidelijk en wordt er gekeken of dit financieel haalbaar is. Dit vindt plaats na de NIKG in het iMPI.

Communicatie
De vaststelling van de NIKG zal actief worden gecommuniceerd, omdat het gaat over de instandhouding van de provinciale infrastructuur die de leefwereld van de Noord-Hollandse inwoners en bezoekers raken. We kiezen voor actieve communicatie om een aantal nieuwswaardige onderdelen van de NIKG te delen met de inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Tegelijkertijd met de NIKG wordt ook de Nota investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) ter besluitvorming aangeboden aan GS en PS.

De iNHi en de NIKG zijn beiden een strategie voor de provinciale uitgaven aan infrastructuur, maar hebben ieder hun eigen nieuwswaarde. Het nieuws is te veel voor één persbericht, dus zullen twee losse persberichten uitgaan, 1 á 2 dagen na elkaar.

Inwonersparticipatie
Voor het maken van de NIKG is geen inwonersparticipatie of participatie met de regio toegepast. Bij het uitvoeren van werkzaamheden zal per project gekeken worden wat de juiste vorm van inwonersparticipatie is.

4. Proces en procedure

Bij de totstandkoming van de NIKG 2024-2028 is een interactief proces gevolgd met interne stakeholders. Hierbij is ook tweemaal een technische briefing geweest in de Commissie Ruimte om aan te geven wat de NIKG inhoudt en wat de stand van zaken is.
Op basis van areaaldata is gekeken naar de stand van het areaal en de huidige beeldkwaliteit per areaaltype. Ook is gekeken naar de ambities in het Coalitieakkoord en het Perspectief Mobiliteit en de gebruikerstevredenheid. Deze zijn verwerkt tot een aanpak om ook duurzaamheid en biodiversiteit mee te nemen bij de instandhoudingsopgave. Op basis van normkosten is gekeken naar de middelen die gemiddeld genomen jaarlijks nodig zijn voor de instandhouding van de provinciale infrastructuur. Deze zijn afgezet tegen de middelen die beschikbaar zijn gesteld in de begroting.

Op basis daarvan is gekeken of de instandhoudingsopgave gerealiseerd kan worden. Door de middelen die via het coalitieakkoord extra worden toegevoegd voor de instandhouding, is er vanaf 2025 naar verwachting voldoende dekking om de benodigde investeringen te doen. In 2024 is er volgens deze berekening sprake van een tekort. Echter, omdat de normberekening gaat over gemiddelde waarden en niet over de daadwerkelijke behoefte per jaar, is nog niet te zeggen of de vervangingsbehoefte compleet wordt gedekt. In het iMPI wordt dit inzichtelijk gemaakt.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;
gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 20 augustus 2024;

besluiten:

1. De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 vast te stellen;

2. Gedeputeerde Staten opdracht te geven de instandhoudingsopgave conform de vastgestelde kwaliteitseisen in stand te houden en de grotere vervangings- en renovatieopgaven op te nemen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025 (iMPI) en daarop te rapporteren.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

INFRASTRUCTUUR

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028



NIKG

INHOUD

3 | Samenvatting

5 | 1 Inleiding
6 1.1 Achtergrond
6 1.2 Doelstelling
7 1.3 Relatie tussen NIKG en iNHi

8 | 2 Infrastructurele kapitaalgoederen
9 2.1 Opbouw areaal
10 2.2 Kwaliteit van de kapitaalgoederen
11 2.3 Klanttevredenheid

12 | 3 Basiskosten Beheer en Onderhoud
13 3.1 Normkostenbudget
13 3.2 Relatie met programmering en begroting
15 3.3 Areaaluitbreiding – Toename in onderhoudskosten

16 | 4 Instandhoudingstrategie
17 4.1 Beheer en onderhoud
17 4.2 Vervanging en renovatie
18 4.3 Prestatie indicatoren/ bedrijfswaarden
19 4.4 Programma's en specifieke aanpak assets

23 | 5 Beleidskaders, trends en ontwikkelingen
24 5.1 Veranderingen in klimaat, energie en biodiversiteit
24 5.2 Mondiale veranderingen die kostenverhogend werken
24 5.3 Woningbouw
25 5.4 STOMP-principe
25 5.5 Stikstof
25 5.6 Data en Digitalisering
25 5.7 Onderhoud en vervanging huidig areaal
25 5.8 Ontwikkelingen in de weg- en waterbouw
26 5.9 Toename elektrisch vervoer
26 5.10 Overdracht assets
26 5.11 Smart Mobility

27 | 6 Financiële kaders en risico's
28 6.1 Financiering van instandhouding
29 6.2 Risico's

30 | Bijlagen
31 BIJLAGE 1: Begrippenlijst
33 BIJLAGE 2: Opbouw Kapitaalgoederen
36 BIJLAGE 3: Beeldkwaliteitsniveaus
38 BIJLAGE 4: Normkostenberekening
40 BIJLAGE 5: Aanpak biodiversiteit

SAMENVATTING

De provincie Noord-Holland beheert wegen, fietspaden, busbanen, bermen en alles wat er nodig is om de provincie bereikbaar te houden. Het beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie van deze infrastructuur (samen noemen we dit instandhouding) is van groot belang om ervoor te zorgen dat mensen mobiel kunnen zijn om bijvoorbeeld te werken, recreëren, familie en vrienden te bezoeken, boodschappen te doen, et cetera. Met deze Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) geeft de provincie aan hoe ze haar netwerk onderhoudt en welke afwegingen daarbij gemaakt worden. Met de NIKG toetst de provincie ook of de middelen die er in de begroting zijn gereserveerd, voldoende zijn om het areaal in stand te houden. De NIKG gaat niet over de planning van de werkzaamheden, dat wordt voor grotere werken uitgewerkt in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Bij het dagelijkse beheer en onderhoud is het de verantwoordelijkheid van de gebiedsaannemer die een regio voor meerdere jaren onder zijn hoede heeft om ervoor te zorgen dat de infrastructuur op orde blijft.

Belangrijke criteria bij de instandhoudingsstrategie zijn bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en biodiversiteit. Er is steeds meer aandacht voor de gevolgen van klimaatverandering. In het netwerk zien we jaarlijks meer verstoringen die te maken hebben met heftige regenval of extreme droogte. Daarom wordt in deze NIKG voorgesteld een calamiteitenteam in te richten die bij deze en andere verstoringen direct aan de slag gaat om de gevolgen te beperken en de problemen op te lossen. De informatie aan de (vaar)weggebruikers over werkzaamheden en verstoringen wordt nog verder verbeterd door betere coördinatie met andere infrastructuurbeheerders, zoals Rijkswaterstaat, gemeenten en ProRail, door een meer gerichte benadering van (vaar) weggebruikers via navigatiesystemen en social media en door het bieden van goede reisalternatieven. Projectmanagers maken hiervoor gebruik van de toolbox Smart Mobility.

Om de gevolgen van klimaatverandering in beeld te brengen wordt een nieuwe klimaatstresstest uitgevoerd op basis van de nieuwe KNMI-klimaatscenario's. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in een routekaart klimaatadaptieve provinciale infrastructuur.

Vanaf 2025 worden de gebiedscontracten opnieuw en in een andere vorm aanbesteed en dan zullen maatregelen om verstoringen tegen te gaan en klimaatbestendige infrastructuur te realiseren, ook onderdeel uitmaken van de nieuwe aanbesteding.

Volgend op het Perspectief Mobiliteit is er in deze NIKG meer aandacht voor actieve mobiliteit. De doorfietsroutes liggen voor een deel op parallelwegen die doorgaans een minder hoog onderhoudsniveau hebben dan fietspaden en stroomwegen. In deze NIKG wordt voorgesteld om de parallelwegen waar een doorfietsroute over gaat, op hetzelfde niveau te onderhouden als de fietspaden en stroomwegen.

Ook wordt in deze NIKG voorgesteld om duurzaamheid en biodiversiteit voortaan standaard mee te nemen in de instandhoudingsprojecten. Hierbij gaat het onder meer over klimaatvriendelijke manieren van onderhouden, natuurvriendelijk maaien en natuurinclusief bouwen. Om de biodiversiteit in bermen te bevorderen, is vorig jaar voorgesteld om voor 2024 en 2025 extra middelen aan de begroting toe te voegen (€ 500.000 per jaar). Bij positieve evaluatie wordt de aanpak voortgezet. De aanpak van zwerfafval langs provinciale wegen wordt gecontinueerd (€ 110.000 per jaar).

De afgelopen jaren is de wereld veranderd. Dat merken we ook bij de instandhouding van de infrastructuur. Grondstoffen zijn schaarser, brandstofprijzen zijn hoger. Daar komt bij dat er een krappe arbeidsmarkt is waardoor er tekorten aan personeel zijn. Ook zien we dat de energietransitie veel werk vergt en aannemers en andere bedrijven naar zich toe trekt. Dit alles drijft de prijzen op en maakt het steeds ingewikkelder om werken op de markt aan te besteden.

Met andere wegbeheerders en bedrijven die in de weg- en waterbouw actief zijn, zijn we in overleg om te kijken hoe we hier de komende jaren mee om moeten gaan. Standaardisering (o.a. industrieel, flexibel en demontabel bouwen, IFD) en het combineren van werken, zijn enkele mogelijkheden om ervoor te zorgen dat we de instandhouding van onze infrastructuur toch voor elkaar krijgen.

Ten slotte ligt er een belangrijke relatie met de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Hierin worden de uitbreidingen en functieverbeteringen van de provinciale infrastructuur verder uitgewerkt. De investeringen die in de iNHi worden voorgesteld moeten uiteindelijke altijd via de NIKG worden onderhouden. Beide documenten gaan dus over dezelfde infrastructuur. Daarom is het van belang dat dezelfde afwegingen worden gemaakt en gelijke criteria worden gehanteerd. Bij de totstandkoming van beide documenten is een gezamenlijke analyse gemaakt van de trends en ontwikkelingen en de beleidskaders die een rol spelen bij de uitbreiding en instandhouding van de infrastructuur. Deze analyse is op hoofdlijnen terug te vinden in beide documenten. Beide documenten worden tegelijkertijd aan de Staten aangeboden. De uiteindelijke programmering van projecten die voortkomen uit iNHi en NIKG wordt verwerkt in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) dat later aan de Staten wordt aangeboden.

1 INLEIDING



1.1 Achtergrond

De provincie Noord-Holland is eigenaar en beheerder van infrastructurele verbindingen die van maatschappelijke waarde zijn voor de bereikbaarheid en de economische vitaliteit van de provincie. Op hoofdlijnen onderscheiden we de volgende vier netwerken: wegen en parallelwegen, (vrijliggende) busbanen, fietspaden en vaarwegen. Deze netwerken bestaan uit verschillende typen infrastructuur zoals rijbanen, verkeersregelinstallaties, bruggen, sluizen, oevers en bermen. Onderdeel hiervan zijn ook faunapassages bij natuurgebieden. Tezamen noemen we dit infrastructurele kapitaalgoederen of areaal. De provincie heeft de wettelijke taak de provinciale infrastructuur op orde te houden. Dat wil zeggen dat ze moeten worden beheerd en onderhouden en, bij einde levensduur, gerenoveerd en vervangen.[1)]

Deze taak is vastgelegd in de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) stelt dat in de begroting een paragraaf moet zijn opgenomen over kapitaalgoederen. Hiermee wordt geborgd dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor de instandhouding van het kwaliteitsniveau van de kapitaalgoederen. De Commissie BBV adviseert Provinciale Staten eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader met betrekking tot onderhoud van kapitaalgoederen vast te stellen. Dit advies is overgenomen in de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland (artikel 3.1). De vorige Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) dateert van oktober 2020. De voorliggende nota betreft de periode 2024-2028.

In de NIKG worden de kaders vastgelegd waarbinnen de provincie het beheer en onderhoud van de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur uitvoeren. Ook wordt inzicht gegeven in de hiervoor gemiddeld benodigde middelen over de langere termijn.

Als provincie kennen we ook taken op het gebied van het uitbreiden van infrastructuur, het veranderen van de functie van de infrastructuur en het sturen op het gebruik van de infrastructuur. Deze taken worden niet behandeld in deze nota. Wel gaan we in paragraaf 1.3 in op de relatie tussen functieverandering en uitbreiding van infrastructuur en de instandhouding ervan.

Daarnaast is de provincie ook eigenaar en beheerder van een aantal gebouwen. Dit zijn wel kapitaalgoederen maar geen infrastructurele kapitaalgoederen. Deze worden in deze nota dan ook niet meegenomen. Er wordt momenteel een onderzoek gedaan naar de staat van de steunpunten van de provincie. Hierover worden PS en GS separaat geïnformeerd.

1.2 Doelstelling

De infrastructuur van de provincie is belangrijk voor de bereikbaarheid van en leefbaarheid in Noord-Holland. Dagelijks gebruiken de inwoners, ondernemers en bezoekers van Noord-Holland de provinciale infrastructuur om zich te kunnen verplaatsen naar hun werk, hun woning, winkels, horeca, recreatiegebieden, etc. Ook goederen worden verplaatst over de wegen en waterwegen van de provincie. Als de infrastructuur niet goed wordt beheerd en onderhouden dan gaat dat ten koste van de bereikbaarheid, doorstroming, economie, veiligheid en leefbaarheid in de provincie.

In de NIKG brengen we de opbouw van de infrastructurele kapitaalgoederen in beeld (aantallen, leeftijd, kwaliteit), de wijze waarop het beheer en onderhoud dient plaats te vinden en wat de verwachte kosten daarvan zijn. De consequenties van het uitvoeren van het coalitieakkoord 2023, het Perspectief Mobiliteit en trends/ontwikkelingen zijn hiervoor in kaart gebracht en er wordt inzicht gegeven in de financiële gevolgen ervan. Op deze wijze draagt de NIKG bij aan inzicht in de lange termijnontwikkeling van de financiën van de provincie Noord-Holland.

De NIKG is niet bedoeld om extra middelen aan te vragen, wel geeft het inzicht in de toekomstige noodzaak hiervan voor te maken beleidskeuzes dan wel onvermijdelijke ontwikkelingen. Extra middelen worden aangevraagd in de Kaderbrief, waaruit vervolgens de jaarlijkse begroting wordt opgesteld en goedgekeurd.

Na deze inleiding leest u in hoofdstuk 2 welke kapitaalgoederen de provincie beheert. Hoofdstuk 3 geeft aan wat de instandhouding in de basis kost aan de hand van normkosten. Hoofdstuk 4 beschrijft de wijze waarop de instandhouding wordt georganiseerd. In het vijfde hoofdstuk wordt aangegeven welke ontwikkelingen en beleidskaders van invloed zijn op de instandhouding. Ten slotte worden in hoofdstuk 6 de financiële kaders en risico's benoemd.

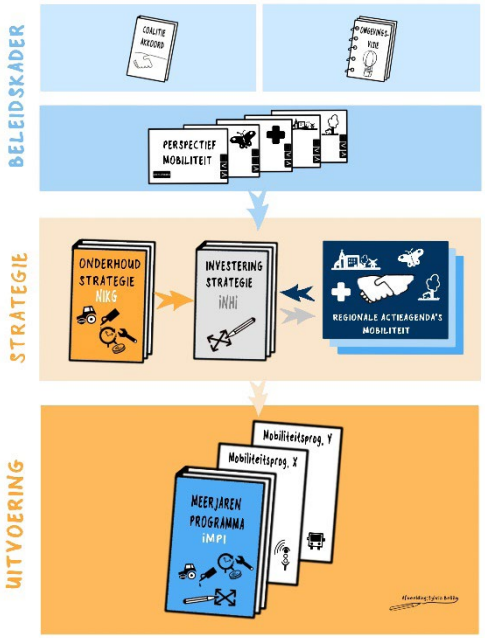
1) Beheer, onderhoud, renovatie en vervanging van infrastructuur worden in deze nota ook kortweg 'instandhouding' genoemd. Ook om te voorkomen dat de nota zo lang wordt. De specifieke termen worden alleen gebruikt wanneer er ook specifieke handelingen worden bedoeld (bv. de vervangingsopgave van bruggen). In de begrippenlijst, bijlage 1, worden alle begrippen uitgelegd.

1.3 Relatie tussen NIKG en iNHi

Waar de NIKG beschrijft hoe het bestaande areaal in stand wordt gehouden, gaat de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) over investeringen die infrastructuur toevoegen aan het areaal of de functie ervan verbeteren. Deze NIKG is in nauwe samenwerking tot stand gekomen met de makers van de iNHi.

De iNHi en NIKG worden beiden periodiek vastgesteld door Provinciale Staten. Deze twee documenten vormen dan ook de basis van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten op de provinciale infrastructuur en voor het uitvoeren van vast en variabel onderhoud.

De iNHi geeft inzicht in het presteren van de infrastructuur en helpt om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en beschikbare middelen om uiteindelijk te komen tot investeringsprioriteiten. De NIKG stelt de kaders vast voor het instandhouden van de provinciale infrastructuur. Beide documenten vormen de afwegingskaders voor de noodzaak van infrastructurele projecten. Wanneer besloten wordt dat infrastructurele aanpassingen nodig zijn, worden deze in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) geprogrammeerd.



Figuur 1. Relatie NIKG en iNHi

De verschillen tussen beide documenten, en hun focus, kunnen worden uitgelegd aan de hand van een metafoor over een huis. Bij instandhouding (NIKG) valt dan te denken aan het schoonhouden van de ramen (beheer), het schilderen van de kozijnen (onderhoud), het vervangen van dragende onderdelen of de fundering (renovatie) of het bij 'einde levensduur' slopen en opnieuw opbouwen van het huis (vervanging). Onder uitbreidingen en functieveranderingen (iNHi) moet gedacht worden aan een nieuwe uitbouw (uitbreiding) of een slaapkamer ombouwen tot studeerkamer (functieverandering).

Voor beide documenten, iNHi en NIKG, is een gezamenlijke strategische analyse gemaakt van de beleidskaders, trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de provinciale infrastructuur. Op basis van deze analyse zijn de beleidskaders voor de uitbreiding (iNHi) en de instandhouding (NIKG) van de provinciale infrastructuur in Noord-Holland gemaakt. De punten die van belang zijn voor de NIKG zijn in hoofdstuk 5 weergegeven.

2 INFRASTRUCTURELE KAPITAALGOEDEREN



2.1 Opbouw areaal

De provinciale infrastructuur bestaat uit (zie bijlage 2 voor een nadere specificatie):

Tabel 1. Opbouw provinciaal areaal[2)]

Soort	Aantal[3)]
Wegen – Incl. OV-infrastructuur – Excl. OV-infrastructuur	 645 km 585 km
Parallelwegen:	*54 km*
Vrij liggende busbanen, waarvan: – Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan (HOV)	*60 km* 44 km
Fietspaden	*427 km*
Vaste kunstwerken: – aquaducten – bruggen – ecoducten/natuurbruggen – onderdoorgangen – viaducten – tunnels	*557 stuks* 2 stuks 387 stuks 5 stuks 86 stuks 75 stuks 2 stuks
Beweegbare kunstwerken	*53 stuks*
Faunavoorzieningen	*ca. 100 stuks*
Vaarwegen, en tevens: – natuurvriendelijke oevers – sluizen – pontjes	*253 km* 16 km 10 stuks 2 stuks
Bediencentrales	*1 stuk*
Verkeersregelinstallaties (VRI's)	*267 stuks*

De provincie Noord-Holland beschikte ook over een verkeerscentrale van waaruit verkeersmanagement maatregelen werden ingezet. Met de uitbesteding van het verkeersmanagement aan een privaat consortium ('Verkeersmanagement as a Service', ofwel VMaaS) is de verkeerscentrale niet langer in gebruik. Daarom is deze niet langer in de lijst van het provinciale areaal opgenomen.

Groengebieden en recreatiegebieden worden doorgaans door derden beheerd (bijvoorbeeld recreatieschappen) en zijn geen onderdeel van de infrastructurele kapitaalgoederen van de provincie. Er is wel een programma om de natuur te ontsnipperen waarvan o.a. faunapassages worden aangelegd. Hiervoor zijn tot en met 2027 middelen beschikbaar.

2) Zoals in de inleiding benoemd, zijn steunpunten kapitaalgoederen, maar geen infrastructurele kapitaalgoederen en worden daarom niet meegenomen in dit overzicht.
3) Eenheden afgerond op hele getallen

2.2 Kwaliteit van de kapitaalgoederen

De kwaliteit van het areaal wordt bepaald aan de hand van beeldkwaliteitsniveaus. Deze variëren van A+ (uitstekend) tot D (zeer slecht). Een nadere toelichting hierop is te vinden in bijlage 2.

Tabel 2. Kwaliteitsniveaus

Beleidsthema	Kwaliteitsniveau				
		Laag	Basis	Hoog	Zeer Hoog
	D	C	B	A	A+
Veiligheid	Kans op ongevallen groot	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen geminimaliseerd
Bereikbaarheid	Beperkt, minder	Niet in het geding	Niet in het geding	Niet in het geding	Niet in het geding
Comfort	Oncomfortabel	Enigszins comfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Zeer comfortabel
Aanzien	Slechte uitstraling	Matige uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Zeer verzorgde uitstraling
Leefbaarheid	Slecht	Beperkt, minder	Niet in het geding	Niet in het geding	Niet in het geding
Milieu	Belasting hoger dan wettelijk toegestaan	Belasting conform wettelijke eisen	Belasting conform wettelijke eisen	Belasting lager dan wettelijke eisen	Belasting zo beperkt mogelijk

Over de staat van het areaal wordt gerapporteerd door de aannemers die via gebiedscontracten verantwoordelijke zijn voor het beheer en onderhoud. Ook wordt jaarlijks een inspectie uitgevoerd door de provincie.

Tabel 3. Bestuurlijk vastgestelde kwaliteitsniveaus

Type areaal	Beeldkwaliteit
Stroomwegen	B
Overige wegen	C
Fietspaden	B
Milieuaspecten bij wegbeheer	B
Vrijliggende busbanen	B
Haltes/stations Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	B
Vaarwegen/oevers	-[4]

Tabel 4. Vereiste en gemeten kwaliteitsniveaus

Netwerken	Bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau	Werkelijke kwaliteitsniveaus t.o.v. gehele netwerk (%)						Streef-waarde 95% ≥ kwal. niveau	Realisatie
		A+	A	B	C	D	totaal		
Stroomwegen	**B**	0%	43%	57%	0%	0%	100%	95%	**100%**
Overige wegen	**C**	4%	47%	28%	17%	4%	100%	95%	**96%**
Fietspaden	**B**	34%	37%	22%	5%	2%	100%	95%	**93%**
Busbanen (incl. haltes)	**B**	7%	4%	89%	0%	0%	100%	95%	**100%**
Vaarwegen/oevers	-[4]	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		n.v.t.	**n.v.t.**
totaal								95%	**96%**

Een hoog percentage van de netwerken heeft een hoger werkelijk gemeten kwaliteitsniveau dan bestuurlijk vastgesteld. De reden hiertoe is dat nieuw opgeleverde stukken netwerk per definitie kwaliteitsniveau A+ hebben, waarna ze geleidelijk degraderen naar lagere beeldkwaliteitsniveaus. Het bestuurlijk vastgestelde kwaliteitsniveau moet dan ook worden gezien als het minimale kwaliteitsniveau dat wordt nagestreefd, waaronder een lager kwaliteitsniveau als onwenselijk wordt gezien.

4) Bij vaarwegen en oevers wordt een risicogestuurde aanpak gehanteerd waarbij geen kwaliteitsniveaus worden gehanteerd maar gekeken wordt welke risico's de degradatie met zich meebrengt.

2.3 Klanttevredenheid

Voor de provincie is het van belang te weten of de gebruikers van de infrastructuur tevreden zijn met de uitvoering van haar taken als provinciale wegbeheerder. Deze klanttevredenheid wordt op diverse manieren gemeten. Uit deze metingen komen zaken die van belang zijn voor de instandhouding en dus voor de NIKG (zoals de kwaliteit van het wegdek). Echter, er worden ook zaken benoemd die andere maatregelen vragen zoals uitbreiding van de infrastructuur en een beter netwerkmanagement. Deze worden hieronder ook benoemd om een volledig beeld te schetsen van hoe inwoners, bezoekers en ondernemers onze infrastructuur ervaren maar komen niet aan bod in deze NIKG. Aanbevelingen die voortkomen uit deze monitoringsactiviteiten, worden meegenomen in de aanpak van de instandhouding van de infrastructuur. Tenzij anders vermeld gaat het hierna specifiek over de Noord-Hollandse infrastructuur.

2.3.1 Wegen

Sinds 2013 meet het Platform Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) jaarlijks de tevredenheid van de weggebruikers over de infrastructuur. In het algemeen zijn de weggebruikers tevreden tot zeer tevreden. In 2023 geeft 85% van de weggebruikers aan zeer tevreden te zijn over de provinciale weginfrastructuur.[5)]

Het meest tevreden zijn provinciale automobilisten over de kwaliteit van het wegdek en het onderhoud van de wegen. Daarnaast is men tevreden over de verkeersveiligheid bij spoorwegovergangen en verkeerslichten. De doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de beperking van hinder bij wegwerkzaamheden worden ook positief beoordeeld.

Als informatievoorziening worden apps en de bewegwijzering als informatiebron door weggebruikers positief beoordeeld. Meer onvrede hebben provinciale weggebruikers over veilige plekken bij pech, elektrische laadpalen langs de route, uitwijkmogelijkheden en gele omleidingsborden.

Op de vraag wat provinciale weggebruikers graag verbeterd willen zien benoemen zij vooral de doorstroming van het verkeer. Als voorbeeld noemen provinciale weggebruikers het creëren van ruimte voor langzaam en invoegend verkeer, met name op enkelbaans wegen. Ook het scheppen van duidelijkheid over de maximumsnelheid komt terug, met indien nodig extra snelheidscontroles en aanpassingen aan de inrichting van de weg.

2.3.2 Vaarwegen

In 2022 heeft het WOW ook onderzoek gedaan naar de tevredenheid van recreatievaarders over de waterwegen.[6)] In 2022 geeft 82% aan tevreden tot zeer tevreden te zijn met de provinciale vaarwegen. Over het algemeen is men het meest content met de beschikbaarheid van de vaarwegen en het minste over de handhaving op de vaarwegen.

Recreatievaarders op provinciale vaarwegen geven aan behoefte te hebben aan meer, schonere en betere (gerepareerde) aanlegplaatsen langs de vaarwegen en bij bruggen en sluizen. Daarnaast zouden recreatievaarders graag verbeteringen willen zien in de hygiëne en verzorging van bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen in jachthavens.

2.3.3 Fietspaden

Voor de fiets heeft het WOW ook onderzoek gedaan naar de beleving van de fietsers op provinciale wegen.[7)] In het algemeen zijn fietsers zeer tevreden over de kwaliteit van en het rijcomfort op de provinciale fietsroutes, meer dan bij de andere wegbeheerders. Provinciale fietspaden worden vaker gebruikt voor recreatieve doeleinden en zijn populair bij elektrische fietsers. Bijna de helft van de fietsers op provinciale wegen geeft aan zeer ontevreden te zijn over het aantal elektrische laadpunten voor fietsers.

5) Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) – Belevingsonderzoek Automobilisten, november 2023.
6) Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) – Belevingsonderzoek Recreatievaart, december 2022.
7) Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) – Onderzoek Fietsweggebruikers, juni 2023.

3 BASISKOSTEN BEHEER EN ONDERHOUD



In dit hoofdstuk staan de resultaten van de zogeheten normkostenberekening. In bijlage 4 wordt de methodiek nader toegelicht. Deze berekening geeft een schatting voor benodigde gemiddelde budgetten voor onderhoud en vervanging van bestaand areaal voor de nu geldende kwaliteitsniveaus, eerder beschreven in hoofdstuk 2. De genoemde bedragen voor de nieuwe berekeningen betreffen prijspeil januari 2023. De uitkomsten van de berekeningen worden in dit hoofdstuk eerst vergeleken met de uitkomsten uit de vorige NIKG. Aangegeven wordt waar de verschillen vandaan komen. Tot slot worden de bedragen indicatief getoetst aan de beschikbare dekking in de begroting.

3.1 Normkostenbudget

Voor de bepaling van de jaarlijkse gemiddelde onderhouds- en vervangingskosten maken we gebruik van de landelijk toegepaste beheerkostensystematiek. Het resultaat van deze berekening is een normkostenbudget, vanaf hier afgekort tot 'normbudget'. Dit normbudget is het jaarlijks gemiddeld benodigde budget om al het areaal eeuwigdurend te kunnen onderhouden en vervangen.

Het totale normbudget 2023 is bepaald op € 153,5 mln. Dit is een toename op totaalniveau van 48% ten opzichte van de vorige berekening in de NIKG 2020-2023.

De toename is te verklaren door:
- Veranderingen in prijspeil en prijsmutaties (indexatie);
- Uitgangspunten in de berekening voor opslagpercentages ramingen;
- Completere gegevens van het areaal (hoeveelheden en dimensies);
- Areaaluitbreiding in de periode 2018 – 2023.

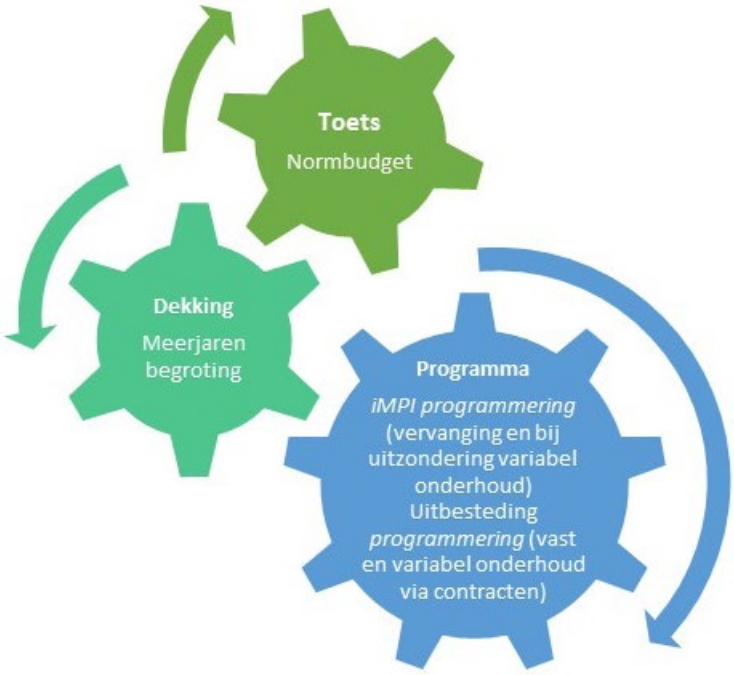
Hierbij geldt dat de budgetten voor vast en variabel onderhoud jaarlijks worden bijgesteld voor indexatie en areaaluitbreiding. Daarmee wordt dus jaarlijks al bijstelling gedaan van deze budgetten voor de dominante factoren voor toename van benodigd budget.

3.2 Relatie met programmering en begroting

Het normbudget wordt gebruikt als een indicatieve toets op totaalniveau van benodigde budgetten voor vast en variabel onderhoud en voor vervangingen in de *begroting*. Het is met nadruk indicatief omdat vanuit de toets alleen naar gemiddelden wordt gekeken. Uiteindelijk gaat het erom dat het daadwerkelijke *programma* voor onderhoud en vervanging gedekt is. De programma's (plannen) voor onderhoud en vervangingen komen op verschillende wijze tot stand.

Vast en variabel onderhoud is grotendeels uitbesteed via contracten. Binnen door de provincie gestelde randvoorwaarden, waaronder het beeldkwaliteitsniveau, wordt het vast en variabel door de contractant geprogrammeerd en uitgevoerd. Voor de uitbestede programmering geldt dat de provincie vaste bedragen betaalt en stuurt op de gewenste uitkomsten. De toets met het normbudget tegen bedragen in de begroting kan daarom alleen plaatsvinden op het totaal van vast en variabel onderhoudskosten. Het onderscheid in de te betalen bedragen voor vast en variabel onderhoud is losgelaten sinds de invoering van de contracten in 2016. De kosten voor de gebiedscontracten worden betaald in gelijke termijnen en daarmee zijn in de budgetten de daadwerkelijke pieken en dalen in de uitvoering van de plannen uitgevlakt. Ook de relatie tussen de plannen en de benodigde budgetten van vast en variabel onderhoud is niet meer direct aanwezig.

Het programma van alle vervangingen is voor de komende 8 jaren terug te vinden in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI 2024-2031). Het moment van deze vervangingen wordt door de provincie zelf bepaald. Deze projecten worden vervolgens in de planfase aanbesteed om tot uitvoering te komen. Voor de vervangingen wordt gekeken of de stelpost vervangingen voldoende ruimte biedt. Voor de reserve groot onderhoud wordt gekeken of de dekking afdoende is voor al het variabel onderhoud dat de provincie (bij uitzondering) nog zelf programmeert. Voor het jaar 2025 zal deze analyse weer terug te vinden zijn in het iMPI2025-2023. Op basis van die analyse kunnen bijstellingen gedaan worden via de planning en control cyclus.



Figuur 2. Relatie normbudget, dekking en programmering

Het totale programma voor vast en variabel onderhoud en vervanging vormt vervolgens de basis voor de meerjarenbegroting 2024 waarin de financiële *dekking* is geregeld. In de komende paragrafen worden de bedragen vanuit de toets en de beschikbare dekking met elkaar vergeleken.

3.2.1 Vast en variabel onderhoud

In onderstaande tabel wordt het normbudget voor vast en variabel onderhoud vergeleken met de bedragen in de begroting 2024.

Tabel 5. Normkosten vergeleken met begroting – vast en variabel

(in mln. €)	2024	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld 2024-2028
Normbudget NIKG2024-2028 - vast en variabel	83,1	83,1	83,1	83,1	83,1	83,1
Begroting 2024 - vast en variabel	101,3	89,6	82,2	82,1	84,8	88,0

Deze vergelijking laat zien dat het normbudget en de onderhoudsbehoefte goed met elkaar overeenkomen.

3.2.2 Vervangingen

Het vervangen van bestaande infrastructuur wordt in begrotingstermen gezien als investeringen. De afschrijving van deze investeringen start een jaar nadat het vervangen areaal in gebruik is genomen. Dit leidt vervolgens tot kapitaallasten. Er is een stelpost (ruimte) in de begroting opgenomen voor de dekking van deze kapitaallasten.

Vanuit het iMPI vervangingsprogramma is de afgelopen jaren gesignaleerd dat de ruimte in de stelpost op termijn onvoldoende zou gaan zijn. Daarom zijn er in het Coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit' extra middelen beschikbaar gesteld voor het in stand houden (vervangen en onderhouden) van infrastructuur. Het gaat hier om een jaarlijkse extra dekking van € 1 miljoen. Omgerekend naar een maximaal volume van vervangingsinvesteringen is dit jaarlijks circa € 50 miljoen (uitgaande van een afschrijvingsduur van 50 jaar).

De stelpost voor vervangingen was op basis van de NIKG 2020-2023 gebaseerd op een gemiddeld jaarlijks investeringsvolume en een vast bedrag voor indexatie voor een totaal van € 45 mln. Met de extra dekking vanuit het coalitieakkoord 2023 komt hiermee een maximaal investeringsvolume van € 95 mln. in de stelpost. De normkostenberekening geeft een benodigd gemiddelde aan van € 70,3 mln. Voor vervangingen geeft de toets dus bedragen die lager zijn dan de maximaal beschikbare dekking.

Tabel 6. Jaarlijks gemiddeld vervangingsinvesteringsvolume

	Jaarlijks gemiddeld vervangingsinvesteringsvolume (in mln. €)
Normbudget NIKG 2024-2028	70,3
Begroting 2024 - vervangingen	45
Coalitieakkoord 2023 – maximale extra ruimte (vanaf begroting 2025)	50

Door de beschikbaar gestelde extra middelen voor instandhouding is er vanaf 2025 dus naar verwachting voldoende dekking om de benodigde investeringen te doen. In 2024 is er volgens deze berekening nog sprake van een tekort. Echter, omdat de normberekening gaat over gemiddelde waarden en niet over de daadwerkelijke behoefte per jaar, is nog niet te zeggen of de vervangingsbehoefte compleet wordt gedekt. In het iMPI wordt dit inzichtelijk gemaakt. Toenemende prijsstijgingen en de voorbereiding van de vervangingsopgave vanaf 2030 kunnen ervoor zorgen dat de maximale investeringsvolumes behaald zullen worden. In de begroting zijn overigens alleen de kapitaallasten zichtbaar en dat gaat dus over een extra bedrag van € 1 mln. per jaar.

3.3 Areaaluitbreiding – Toename in onderhoudskosten

De meerjarige onderhoudskosten van een areaaluitbreiding worden voorafgaand aan de realisatie geraamd. De raming van de beheer- en onderhoudskosten bedraagt conform de CROW-systematiek ongeveer 3% van het investeringsbedrag. Het percentage zónder de kosten voor vervanging is lager en bedraagt bij wegen dan 1,95% per jaar en bij vaarwegen 1,2% per jaar van het investeringsbedrag.

De investeringskosten komen bij een eerstvolgende NIKG weer terug in de normkosten voor het vervangen van infrastructuur. Wanneer een project is opgeleverd, zal dit over (gemiddeld) 50 jaar pas weer leiden tot een investering. Areaal dat wordt opgeleverd leidt wel direct tot een noodzaak van ophoging van de vast en variabel onderhoudsbudgetten. De daadwerkelijke gerealiseerde areaaluitbreiding wordt eenmaal per jaar geïnventariseerd. Op basis hiervan wordt de toename in jaarlijkse onderhoudskosten bepaald en dit wordt bij de Kaderbrief opgevoerd als een technische bijstelling.

4 INSTANDHOUDINGSTRATEGIE



4.1 Beheer en onderhoud

Met goed beheer en onderhoud gaan de assets langer mee, ingrijpendere maatregelen kunnen dan uitgesteld worden. Echter, voor elk asset geldt dat het vroeger of later gerenoveerd of vervangen moet worden.

Veel van het vast en variabel onderhoud is ondergebracht in zogenaamde gebiedscontracten. De eerste van deze gebiedscontracten loopt af per juni 2025. Vanuit assetmanagement is er voor een nieuwe strategie gekozen. Door deze aanpak wordt de geografische locatie niet meer zo belangrijk als wel het soort asset.

Er is een verdeling gemaakt in zeven assetgroepen:
1. Wegen (o.a. asfalt, wegmeubilair, fietspaden, busbanen, bermen, meubilair, openbare verlichting)
2. Vaarwegen (o.a. vaarwegen, baggeren, zwaaikommen, ligplaatsen, brugwachtershuizen, bediencentrales)
3. Kunstwerken (o.a. beweegbare kunstwerken, vaste kunstwerken)
4. (Vaar)wegkantsystemen (o.a. I-VRI/portalen, DVM-systemen)
5. Groen (o.a. bomen, bermen, oevers, biodiversiteit)
6. Bodem (o.a. bodemkwaliteit, grondwaterkwaliteit)
7. Data en Informatie (o.a. areaalgegevens, gegevens over gebruik, beheer-data)

Geleidelijk zal, met het aflopen van de gebiedscontracten, worden overgegaan naar deze nieuwe contracten.

4.2 Vervanging en renovatie

Wanneer de functie van een asset niet meer geleverd kan worden, ook na zorgvuldig beheer en onderhoud, dan is het asset toe aan vervanging of renovatie. Als het mogelijk is om bepaalde onderdelen te vervangen en een deel van de bestaande onderdelen grondig te reviseren waardoor de levensduur wordt verlengd, dan spreken we doorgaans van renovatie.

De mate waarin een asset aan vervanging toe is, heeft een relatie met de leeftijd van de asset. Mede door het toepassen van levensverlengend onderhoud worden deze assets niet exact na hun technische levensduur (70 á 80 jaar voor bruggen) vervangen.

In het iMPI worden de vervangingsmaatregelen geprogrammeerd. Het iMPI wordt jaarlijks vastgesteld in de Staten.

Tabel 7. Bouwjaar kunstwerken

Bouwjaar kunstwerk	Aantal kunstwerken	Percentage
Onbekend[8)]	177	24,62%
voor 1890	2	0,28%
1890 - 1899	0	0,00%
1900 - 1909	2	0,28%
1910 - 1919	0	0,00%
1920 - 1929	9	1,25%
1930 - 1939	127	17,66%
1940 - 1949	15	2,09%
1950 - 1959	26	3,62%
1960 - 1969	38	5,29%
1970 - 1979	104	14,46%
1980 - 1989	40	5,56%
1990 - 1999	34	4,73%
vanaf 2000	145	20,17%

We proberen de vervangings- en renovatieopgave programmatisch te organiseren, waarbij de focus ligt op samenwerking tussen alle beheerders en vooral gericht is op beweegbare en stalen bruggen in wegen met een regionale functie.

8) Het betreft deels ook kunstwerken waarvan diverse onderdelen in verschillende jaren zijn vervangen zodat er niet meer echt een bouwjaar toe te kennen is aan het kunstwerk.

4.3 Prestatie indicatoren/ bedrijfswaarden

Als provincie hanteren wij assetmanagement, hier zijn we ook ISO gecertificeerd voor (ISO 55001). Assetmanagement betreft het optimaal beheren van kapitaalgoederen die van waarde zijn voor een organisatie. De invulling van 'optimaal' wordt ingegeven door de doelen die de provincie nastreeft en de balans tussen prestaties, risico's en kosten.

Uit de visie- en strategiedocumenten die in hoofdstuk 5 zijn benoemd (zie aldaar), zijn de belangrijkste thema's gehaald die een relatie hebben met het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Deze thema's zijn vertaald naar de kernwaarden voor Assetmanagement en hieruit zijn de bedrijfswaarden van de provincie Noord-Holland ontstaan. Deze bedrijfswaarden bestaan uit de volgende zes waarden:

- Bereikbaarheid: de mate waarin bestemmingen in de provincie bereikbaar zijn, gebaseerd op de beschikbaarheid van de infrastructuur en de assets.
- Veiligheid: betreft de verkeersveiligheid en de personele veiligheid.
- Leefbaarheid: betreft de impact op het welzijn en de gezondheid voor de aan- en omwonenden ten gevolge van de aanwezigheid van infrastructurele assets.
- Duurzaamheid: betreft de reductie van Co2-uitstoot, biodiversiteit en het hergebruik van materialen (terugdringen van primaire grondstoffen).
- Tevredenheid: gaat over de tevredenheid van de (vaar)weggebruikers en de beeldvorming over de provincie (reputatie).
- Kosten: betreft de kosten die het gevolg zijn van storingen/incidenten.

De bedrijfswaarden worden gebruikt om af te wegen welke prioriteiten gesteld moeten worden bij het instandhouden van een asset. Als het risico op degradatie zo groot is dat (een of meerdere van) de bedrijfswaarden geschaad worden, dan wordt er ingegrepen. Bijvoorbeeld als de bereikbaarheid zo slecht dreigt te worden dat het verkeer ernstige hinder gaat ondervinden, dan worden er maatregelen genomen. Uiteraard spelen de kosten voor de te nemen maatregelen hierbij een rol. Het gaat dus om een afweging tussen prestaties (bepaald aan de hand van de bedrijfswaarden), risico's en kosten, de zogenaamde PRK-systematiek.

De beeldkwaliteit van de assets is een samengesteld criterium waarbij de bereikbaarheid, de veiligheid, de leefbaarheid en de duurzaamheid in één oogopslag worden beschouwd. Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven verschillen de beeldkwaliteitseisen per assetcategorie. Daarnaast zijn er nog specifieke eisen ten aanzien van bepaalde assets of assetgroepen. Zo is vastgesteld dat de Waterwolftunnel minimaal 98,5% van de tijd beschikbaar moet zijn voor verkeer. Zie de tabel prestatie-indicatoren voor de eisen die worden gesteld.

Tabel 8. Prestatie-indicatoren

Prestatie-indicator	Asset/ assetcategorie	Eis
Beeldkwaliteit	Alle	Minimaal 95% van de infrastructuur voldoet aan het geëiste beeldkwaliteitsniveau
Bereikbaarheid	Verkeersregelinstallaties (VRI's)	Minimaal 93% is beschikbaar voor aansturing en 90% van de aanrijtijden en functieherstelttijden worden gehaald
	Waterwolftunnel	Minimaal 98,5% van de tijd beschikbaar voor verkeer
	Vaarwegen	Geen ongeplande stremmingen als gevolg van calamiteiten oevers
	Wegen	30 minuten gemiddelde aanrijtijd weginspecteurs bij incidenten
Duurzaamheid	Alle	55% reductie CO2 gerealiseerd in 2030 en 60% reductie van het gebruik van primaire grondstoffen ten opzichte van 1990
Tevredenheid	Wegen/ fietspaden	Minimaal 80% van de weggebruikers is tevreden (wegbelevingsonderzoek)
	Alle	Zowel omgeving als gebruikers van de provinciale infrastructuur waarderende dienstverlening met minimaal een 7 in het tweejaarlijkse onderzoek 'Monitor collectieve dienstverlening'

4.4 Programma's en specifieke aanpak assets

4.4.1 Herstel van storingen

De afgelopen tijd is een toename geweest van storingen bij met name de bruggen in ons netwerk. Deze hebben onder andere te lijden onder (extreme) weersomstandigheden en verouderde onderdelen. Het feit dat ze bijna einde levensduur zijn draagt bij aan de storingsgevoeligheid. Daarnaast blijken ook nieuwe installaties vaker gevoelig voor storingen, bijvoorbeeld door storingsgevoelige sensoren en software.

De verstoringen hebben impact op het netwerk en het gebruik ervan. Automobilisten, fietsers, chauffeurs van vrachtwagens en bussen en de beroepsvaart ondervinden hier allemaal hinder van.

Als provincie willen we inzetten op een netwerk dat blijft functioneren, ook als er een verstoring is, en op een zo kort mogelijke termijn waarop de storing wordt verholpen. Waarbij functioneren betekent dat (vaar)weggebruikers het netwerk kunnen gebruiken, eventueel met een acceptabele omweg en reistijd. Onlangs is een onderzoek uitgevoerd naar de storingen van beweegbare kunstwerken. Uit dit onderzoek is een groot maatregelpakket samengesteld om de oorzaken van de storingen te beperken. De maatregelen worden zo snel mogelijk geïmplementeerd. Provinciale Staten wordt hierover separaat geïnformeerd.

Ook met het reguliere beheer en onderhoud verstoren we de (vaar)weggebruiker. Dat is vooraf planbaar en we stemmen deze werkzaamheden altijd af met andere wegbeheerders in wat we Regioregie noemen. De hinder wordt zoveel mogelijk voorkomen door goede informatie aan de reiziger te geven over de verstoring. Voor (vaar)weggebruikers geven we de wegwerkzaamheden door aan de aanbieders van navigatiesystemen via het Nationaal Dataportaal Wegverkeergegevens (NDW) en voor openbaar vervoerreizigers loopt dat via het samenwerkingsverband Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA) zodat de informatie in de reisapps terecht komt. Daarnaast gebruiken we bij grotere werkzaamheden de toolbox Smart Mobility om de reizigers zoveel mogelijk alternatieven te bieden tijdens werkzaamheden.

Bij verstoringen die het gevolg zijn van verkeersongevallen geven we de informatie ook zo snel mogelijk door via de landelijke dataportalen. De weg wordt snel weer vrijgemaakt door de inzet van weginspecteurs die de hulpdiensten ondersteunen en door Incident Management waarbij sleepwagens klaar staan om voertuigen van de weg te verwijderen.

De storingen aan het netwerk die niet-regulier zijn, betreffen vaak technische storingen, ondieptes in vaarwegen of plotselinge uitval door gladheid of gaten in de weg. Zoals gezegd treden deze steeds vaker op, ook soms door extremere weersomstandigheden als gevolg van klimaatverandering. De provincie is voornemens om hiervoor een permanent functieherstel team te maken die in deze situaties direct in actie kan komen om de storing zo snel mogelijk te verhelpen.

Daarnaast wordt geïnvesteerd in het vergroten van de kennis over de impact van verstoringen, gecombineerd met kennis over waar een verstoring kan plaatsvinden. Van een aantal bruggen hebben we deze kennis vanuit het renovatie en vervangingsprogramma (zie hierna). Voor 26 bruggen van Haarlem, Zaanstad, Hollands Kroon, provincie en Rijkswaterstaat is een analyse gemaakt van de impact en knelpunten bij uitval, met o.a. omrijtijden voor wegverkeer, en inclusief de belasting op omliggende kunstwerken. De vervolgactie is om dit voor alle bruggen in ons netwerk te doen, en de analyse uit te breiden met de impact op het vaarverkeer.

4.4.2 Duurzame infrastructuur

Samen met onze partners werken we aan het verduurzamen van onze infrastructuur. De provincie heeft hierbij een voorbeeldfunctie en heeft een ambitieus programma Duurzame Infrastructuur opgezet. Zodat duurzaamheid goed in de organisatie wordt verankerd. Hierbij wordt aangesloten bij duurzaamheidsdoelen uit het Klimaatakkoord van Parijs en het Nationale Klimaatplan.

Dit betekent in 2030:

- 55% CO_2 reductie ten opzichte van 1990 (en in 2050 volledig Co2-neutraal);
- 60% reductie van het gebruik van primaire grondstoffen ten opzichte van 1990 (en een volledig circulair beheer in 2050);
- 75% reductie van negatieve gezondheidseffecten van werktuigen en 60% stikstofreductie;
- volledige energieneutrale provinciale infrastructuur;
- klimaatbestendig en waterrobuust gerealiseerde (nieuwbouw)projecten;
- versterking van de biodiversiteit langs provinciale infrastructuur.

Duurzaamheid wordt voortaan standaard meegenomen in bij instandhoudingsprojecten. Dat betekent dat maatregelen op het gebied van verduurzaming die al toepasbaar zijn, worden opgenomen, tenzij de kosten uit de hand lopen. Kansrijke maatregelen waarvoor substantieel extra middelen nodig zijn, zullen ter besluitvorming worden voorgelegd.

Ook brengen we voor ieder thema in kaart waar de provincie nu staat op het gebied van duurzaam beheer, zodat we vervolgens de effecten van geïmplementeerde maatregelen kunnen meten.

Het gaat onder andere om de volgende maatregelen:
- Systeemveranderingen (As a Service, CO_2 als waarde meenemen in contracten)
- Levensduur verlengen (epoxyasfalt, verjongingskuren, verzinken geleidrails)
- Emissievrij bouwmaterieel toepassen, gebruikmakend van een groeipad. Vanuit het Schone Lucht Akkoord (SLA) is landelijk afgesproken om werktuigen emissievrij te maken;
- Inzetten op impactmaterialen beton, asfalt en staal:
- Vermindering areaal (minder verlichting, meubilair)
- Stimuleren CO_2 absorberende en circulaire materialen zoals bio-based materialen en gerecycled kunststof bebording;
- Toepassen van IFD-ontwerpprincipes op alle nieuwe bruggen (zie 4.4.9);
- Samenwerken: alleen door samen met grote overheidsorganisaties en de marktafspraken te maken kunnen we iets echt in beweging zetten.

4.4.3 Energietransitie

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie uitgesproken om in 2030 een energieneutrale en fossielvrije organisatie te zijn. Energieneutraal betekent dat op jaarbasis evenveel stroom opgewekt wordt als verbruikt wordt. Daarnaast heeft de provincie ook een landelijke uitdaging vanuit de Regionale Energie Strategie (RES) om meer energie op land op te wekken.

Het totale elektriciteitsverbruik van de provinciale organisatie was in 2020 circa 15 Gigawatt uur (vergelijkbaar met circa 5.000 huishoudens). De provinciale infrastructuur verbruikt met circa 12 Gigawatt uur de meeste energie (met openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en tunnels als grootverbruikers). Door maatregelen toe te passen die dit terugdringen kan een aanzienlijke bijdragen worden geleverd in het energieneutraal maken van de organisatie. Om dit te bereiken zetten we in op energiebesparing, energieopwekking en efficiënt en fossielvrije inkoop.

Welke strategieën zijn er in ontwikkeling om onze doelstellingen te bereiken?
- Toepassen van energiebesparende maatregelen voor de objecten langs de infrastructuur (denk aan dimmen van de verlichting, energiezuinige installaties, etc.).
- Inventariseren welke locaties bij de provinciale infrastructuur geschikt zijn voor energieopwekking en aangeven waar dit wel of niet wenselijk is en onder welke voorwaarden.
- Bij de inkoop van stroom eisen stellen aan de herkomst van de energie, om te garanderen dat de stroom duurzaam is, lokaal wordt opgewekt en zoveel mogelijk bijdraagt aan de energietransitie.

De kosten van deze investering worden begroot op een investering van tussen de 30 en 40 mln. Ze hebben een positieve business case, de terugverdientijd bedraagt minder dan 20 jaar. Voor meer dan de helft van deze investeringen is al een krediet beschikbaar gesteld (denk aan Led, steunpunten, zonneweide N207, Zonnefietspad N232).

4.4.4 Biodiversiteit

De provinciale ambities op gebied van biodiversiteit zijn opgenomen in het Masterplan Biodiversiteit (2020) en uitgewerkt in de Startversie Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG). In dit provinciaal beleid is onder andere beschreven dat we op provinciale schaal verantwoordelijkheid dragen en acties moeten nemen voor het versterken van de biodiversiteit en het oppervlak en de kwaliteit van Noord-Hollandse natuur. De hoofddoelstelling is het behouden, versterken en verbeteren van de biodiversiteit in Noord-Holland. Daar waar kansen zijn voor verbetering door het optimaliseren van het onderhoud moeten die benut worden. Dit is ook van toepassing op de infrastructuur. De provincie wil dan ook de biodiversiteit langs de (vaar)weg versterken. Bijvoorbeeld met groene bermen en natuurlijke diervriendelijke oevers.

De provincie werkt niet alleen aan ecologisch bermbeheer maar ook aan minder versnipperde natuurgebieden door de aanleg van natuurbruggen en faunapassages. Door natuurinclusief te ontwerpen wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de biodiversiteit.

De natuurwaarden worden hierbij als basis van een project gebruikt. We willen een stap verder gaan dan natuurwaarden compenseren en mitigeren. Projecten moeten daadwerkelijk iets toevoegen aan de biodiversiteit. Maatregelen die de biodiver-

siteit versterken, zoals natuurinclusief bouwen, groene bermen en natuurlijke diervriendelijke oevers en sedum dakbedekking bij bushaltes in stedelijk gebied, worden voortaan standaard meegenomen bij instandhoudingsprojecten tenzij de kosten te hoog oplopen, dan worden de maatregelen ter besluitvorming voorgelegd. Zie verder de beschrijving van projecten in bijlage 5.

4.4.5 Klimaatadaptatie

De provinciale ambitie op het gebied van klimaatadaptatie is dat Noord-Holland in 2050 klimaatbestendig is ingericht. Dit staat beschreven in de Omgevingsvisie en het beleidsdocument 'Klimaatadaptatie in Noord-Holland: Bouwstenen voor de provinciale aanpak' (2021). Dit beleidsdocument was gekoppeld aan het vorige coalitieakkoord en hier is momenteel een nieuwe versie van in ontwikkeling. Voor de provinciale infrastructuur en assets zijn in 2019 klimaatstresstesten gedaan om inzicht te krijgen in de effecten van klimaatrisico's zoals hevige wateroverlast door regenbuien, overstromingen, droogte en hittestress. Hierna is een risicoanalyse gedaan en de meest urgente risico's zijn via de gebiedsaannemers opgepakt. De kosten hiervan waren beperkt. Echter, de laatste tijd ervaren we meer overlast als gevolg van klimaatverandering. Met als meest recente voorbeeld de wateroverlast op de Zeeweg (N510) bij Bergen. Daarom wordt op dit moment een nieuwe klimaatstresstest uitgevoerd op basis van de meest recente klimaatscenario's van het KNMI. De verwachting is dat ingrijpender maatregelen nodig zijn om onze infrastructuur klimaatadaptief te maken, nu en in de toekomst. Deze maatregelen zullen we verwerken in een routekaart Klimaatadaptieve Provinciale Infrastructuur.

4.4.6 Fiets

De (elektrische) fiets is steeds vaker een regionaal vervoermiddel waardoor onze infrastructuur frequenter en op meer diverse manieren wordt gebruikt. Om slim en duurzaam reizen te stimuleren en daarmee een belangrijk deel van de verwachte mobiliteitsgroei op te kunnen vangen, zijn kwalitatief hoogwaardige (door)fietsroutes een vereiste. Dit is ook van belang voor de veiligheid van fietsers. Ongeveer 40% van de dodelijke verkeersslachtoffers is een fietser en van hen kwam 42% om door een aanrijding met een personen- of bestelauto (bron: CBS, 10 april 2024). De kwaliteit van een fietspad wordt door zowel het onderhoudsniveau (via NIKG) als de inrichting (via iNHi) bepaald, zoals ook aangegeven in de motie 'M187-2020: Optimaal onderhouden snelfietsroutes'.

Op basis van de analyse van ons areaal in de iNHi, concluderen we dat veel van onze fietsinfrastructuur nog niet de juiste inrichting heeft. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een passende breedte, kantmarkering en/of verlichting. Ca. 15% van de doorfietsroutes heeft op dit moment een juiste inrichting en 93% van alle fietspaden voldoet aan het minimaal gestelde beeldkwaliteitsniveau B. 77% daarvan voldoet zelfs aan beeldkwaliteitsniveau A. Om doorfietsroutes beter te kunnen analyseren en monitoren, worden ze in zowel de iNHi als in de NIKG apart beschouwd.

Om het fietsen te stimuleren, zijn meerdere opties mogelijk al het gaat om de instandhouding. Het onderhoudsniveau voor alle fietspaden kan omhoog geschroefd worden naar beeldkwaliteit A. Echter de kosten hiervoor, geschat op circa € 1,2 mln. per jaar, wegen niet op tegen de winst die het voor de fietsers oplevert. Een beeldkwaliteitsniveau B is volgens het CROW namelijk hoog genoeg om het (door)fietsen goed te faciliteren.[9)]

Het omhoog brengen van de kwaliteit van die parallelwegen waar doorfietsroutes over liggen heeft wél zin omdat het comfort en veiligheid van de fietsers hierdoor verbetert. De jaarlijkse investering hiervoor bedraagt ca. € 130.000.

Een voorbeeld van een doorfietsroute die op een parallelweg ligt, is de fietsstraat op de parallelweg langs de N241. Deze parallelweg wordt onderhouden op beeldkwaliteitsniveau C. Door aan deze parallelweg ook het label doorfietsroute te koppelen, zal deze onderhouden worden op beeldkwaliteitsniveau B.

4.4.7 Baggeren

Met het frequenter en heftiger worden van extreem weer wordt de waterafvoer van onze waterwegen nog belangrijker. In de Keur en Legger van Waterschappen staan afmetingen beschreven waaraan onze waterwegen aan dienen te voldoen zodat de waterafvoerfunctie adequaat kan worden uitgevoerd. Het bij bermsloten niet voldoen aan de Keur en Legger, als gevolg van overmatige aanwezigheid van bagger, kan bij een heftige regenbui het verschil zijn tussen een bermsloot die overstroomt – met alle maatschappelijke kosten van dien – en een bermsloot die de berekende hoeveelheid water kan afvoeren.

Het risico op overstromingen zal voor vaarwegen kleiner zijn. Wanneer het waterprofiel smaller wordt, dan stopt niet het water, maar gaat het water sneller stromen.

9) CROW is het Nederlandse kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid. CROW houdt zich daarnaast bezig met aanbesteden en contracteren.

Het onderhoud aan baggeren zal op een programmatische manier worden ingevuld. Momenteel wordt onderzocht wat de financiële gevolgen hiervoor zullen zijn.

4.4.8 Kabels en leidingen

Veel kabels en leidingen lopen onder langs provinciale wegen. In de toekomst zal het aantal kabels en leidingen toenemen en zal de beperkte ruimte die er nu al is nog schaarser worden. Het zicht op waar welke kabels precies lopen en wie eigenaar ervan is, is niet altijd op het gewenste niveau; er ontbreekt een overkoepelend zicht op het netwerk. Momenteel wordt dit inzichtelijk gemaakt, de uitkomsten van deze studie worden verwacht in de loop van 2025.

4.4.9 Vaarwegen en oevers

Het netwerk van provinciale vaarwegen wordt op twee manieren gebruikt. Allereerst zijn vaarwegen een alternatief om lading over te vervoeren die anders over de (zwaar belaste) wegen moet worden getransporteerd. In verband met de woningbouwopgave ligt hier een grote kans om bouwmaterialen veel meer via het water te vervoeren. Ten tweede hebben waterwegen ook diverse andere functies zoals afwatering, opvang van overtollig water (klimaatadaptatie), natuurverbindingen en recreatie/ recreatievaart. Omdat veel van deze functies in belang en intensiteit toenemen, zal het beheer en onderhoud ook intensiever plaatsvinden. Denk aan onderhoud van de oevers, baggeren (zie hiervoor), aanleg en onderhoud kades, etc. Dit heeft gevolgen met betrekking tot de onderhoudsniveaus, mogelijke uitbreiding van het areaal met nieuwe voorzieningen en infrastructuur en de eisen die gesteld worden aan de uitvoering.

In 2024 wordt een Kernnet-studie uitgevoerd waarin duidelijk moet worden welke ontwikkelingen we voor het netwerk van vaarwegen voorzien. Waar willen we voorzieningen ontwikkelen, waar infrastructurele maatregelen nemen? Duidelijk is al dat de toenemende uitval van bruggen gekeerd moet worden, wat aandacht krijgt in het programma renovatie & vervanging van kunstwerken.

4.4.10 Industrieel, flexibel en demontabel bouwen (IFD)

IFD staat voor werken met gestandaardiseerde interfaces die fabrieksmatig zijn geproduceerd, snel aangebracht kunnen worden en geschikt zijn voor hergebruik. De bouw van beweegbare bruggen wordt dus goedkoper, circulair én efficiënter. Onderzoek van het Economisch Instituut voor de Bouw wijst namelijk uit dat grote maatschappelijke voordelen te behalen zijn als er op grotere schaal prefabricage, standaardisatie en aanpasbaar bouwen wordt toegepast bij beweegbare bruggen. Niet alleen kan tot 15 procent worden bespaard op de bouw- en onderhoudskosten van bruggen, maar ook de bouwtijd en de verkeershinder worden beperkt. Bovendien vallen de CO_2-emissies lager uit in vergelijking met de bestaande werkwijzen (bron: www.nen.nl).

De provincie Noord-Holland heeft IFD standaard in haar eisenpakket opgenomen. Als dit beperkt blijft tot ons als opdrachtgever bereiken we onvoldoende schaalgrootte om de voordelen van IFD, waaronder lagere kosten, te bereiken. Het is nodig dat ook andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten met grotere objecten in hun areaal) het principe van IFD overnemen.

We werken langs twee lijnen om die bredere toepassing van een vernieuwing als IFD te bewerkstelligen:

1. Binnen het initiatief Samen Slimmer Renoveren en Vervangen werken we aan samenwerking met de andere beheerorganisaties in Noord-Holland. Een van de hoofdlijnen van die samenwerking is ‘samen andere vragen aan de markt stellen’. Binnen die hoofdlijn willen we de schaalvergroting aan de opdrachtgeverskant bewerkstelligen waardoor vernieuwingen als IFD een grotere kans van slagen hebben en efficiency en schaalvoordelen ook gerealiseerd worden.
2. Binnen het programma Toekomstbestendige Infrastructuur van het Nationaal Groeifonds werken we aan het verbreden van IFD als methode om infrastructurele kunstwerken te realiseren. Daarbij ligt de focus op het toepassen van IFD bij (grootschalige) renovatie en vervanging.

Waar Samen Slimmer Renoveren en Vervangen de ‘vraagkant’ van de markt wil veranderen, richten we ons in het NGF vooral op de aanbod kant. Om ervoor te zorgen dat ‘als er vraag is, er ook aanbod is’ en vice versa ‘er ook vraag voor innovatief aanbod ontstaat’.

5 BELEIDSKADERS, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN



In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsdocumenten onder elkaar gezet en geanalyseerd. Voor de NIKG zijn de belangrijkste beleidsdocumenten het *Coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit'*, het *Perspectief Mobiliteit*, en de *Verkenning Mobiliteit*. Daarnaast zijn van belang: de *CROW-systematiek*, *Europese wet- en regelgeving*, *technische normen* (NEN) en *wet- en regelgeving op het gebied van stikstof en Poly- en Perfluoralkylstoffen (PFAS)*.

Naast de belangrijkste beleidsdocumenten zijn ook de trends en ontwikkelingen op een rij gezet die effect (kunnen) hebben op de Noord-Hollandse infrastructuur. Hierbij is aangegeven welke trends en ontwikkelingen specifiek van belang zijn voor de instandhouding van infrastructuur. In het iNHi worden ook de trends onderscheiden die van belang zijn voor de functionele knelpunten op onze infrastructuur. Het gaat om de volgende trends en ontwikkelingen (in willekeurige volgorde):

5.1 Veranderingen in klimaat, energie en biodiversiteit

De gevolgen van klimaatverandering worden steeds zichtbaarder in de vorm van heviger stormen, langdurige regenval afgewisseld met zeer warme en droge periodes. Uit onderzoek van het RIVM blijkt dat de natuurwaardes in Nederland steeds verder afnemen. Daarom is er veel aandacht voor reductie van broeikasgassen en toename van biodiversiteit. In het coalitieakkoord heeft de provincie zich gecommitteerd aan 55% reductie CO_2 in 2030. Voor de instandhouding van infrastructuur betekent dit dat extra eisen worden gesteld aan klimaatneutraal bouwen en onderhouden. Hiervoor is het programma Duurzame Infrastructuur opgezet (zie paragraaf 4.4.2). De gevolgen voor het weggebruik en de aanleg van infrastructuur (o.a. STOMP-principe, zie hieronder) dienen in eerste instantie verder te worden vertaald naar investeringen in de infrastructuur die hiervoor nodig is (iNHi) en naar het gebruiksmanagement waarvoor een beleidskader Netwerkgebruik wordt opgesteld. Wel helpt het beter onderhoud van de fietspaden mee met het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het fietsen. Hier wordt in deze NIKG dan ook een voorstel voor gedaan. Vanaf 2019 zijn op basis van een klimaatstresstest maatregelen uitgevoerd om de gevolgen van klimaatverandering voor onze infrastructuur te beperken (klimaatadaptatie). Zo zijn de afwateringen bij onderdoorgangen verbeterd en zijn reparaties aan wegen uitgevoerd om verzakking door verdroging te voorkomen. In 2023 zijn door het KNMI nieuwe scenario's geschetst voor de klimaatverandering. Naar aanleiding hiervan wordt een nieuwe klimaatstresstest voor de provinciale infrastructuur voorbereid. De uitkomsten hiervan zullen in de aanpak van het beheer en onderhoud worden meegenomen. Voor energie en biodiversiteit zijn programma's opgezet.

5.2 Mondiale veranderingen die kostenverhogend werken

Door mondiale gebeurtenissen (o.a. de oorlog in Oekraïne) zijn de kosten voor brandstoffen en grondstoffen sterk gestegen. Daarnaast zijn er sinds de coronacrisis arbeidstekorten opgetreden die hebben geleid tot een forse stijging van de loonkosten, ook in de weg- en waterbouw. Ook innovaties, bijvoorbeeld op het gebied van verdere verduurzaming van onze infrastructuur en circulair bouwen, kunnen leiden tot verdere kostenverhogingen. In deze NIKG is rekening gehouden met de prijsontwikkelingen tot nog toe. Het is echter niet exact te voorzien wat de prijzen de komende tijd gaan doen.

5.3 Woningbouw

In Noord-Holland moeten 191.000 woningen bijgebouwd worden tot en met 2030. Dit betekent een toename van zwaar bouwverkeer op de provinciale wegen. Ook leidt het op termijn tot toename van het verkeer op de provinciale infrastructuur. Geconstateerd is dat beide ontwikkelingen nog geen direct effect hebben op de provinciale infrastructuur in 2024-2028 maar dat het effect merkbaar zal worden in de periode erna. Wel kunnen maatregelen die nu genomen worden, onder andere in het kader van iNHi effect hebben op de mate waarin deze effecten gaan optreden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het toepassen van het STOMP-principe (zie volgende paragraaf) en stimuleren van vervoer over water.

5.4 STOMP-principe

STOMP is een afkorting die staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service en Personenauto. Hiermee wordt aangegeven dat maatregelen als eerste moeten bijdragen aan het verbeteren van actieve mobiliteit (Stappen en Trappen), dan aan Openbaar vervoer en deelmobiliteit en pas in laatste instantie aan de personenauto. Doel van STOMP is de verkeersveiligheid te vergroten en de druk op ruimte, leefbaarheid en milieu door personenauto's te verminderen. De introductie van dit principe (in het Coalitieakkoord en het Perspectief Mobiliteit) leidt tot een hogere prioritering van fietsinfrastructuur bij nieuwe infrastructuurinvesteringen (iNHi) en tot hogere eisen aan het beheer en onderhoud van de fietsinfrastructuur (NIKG).

5.5 Stikstof

De aanpak van stikstof depositie levert vaak vertragingen op bij (infrastructurele) bouwwerken omdat er in de voorbereiding van de projecten geen rekening mee is gehouden en de regelgeving steeds wijzigt. Hier wordt steeds meer op geanticipeerd bij met name de voorbereiding van grotere werken. Dit kost wel vaak meer geld voor extra onderzoekskosten en bij de uitvoering van de maatregelen zoals depositiebeperkende maatregelen (zoals elektrisch bouwen, schermen langs het werkterrein en minder directe omleidingsroutes, zodat verkeer niet langs natuurgebieden omrijden). Per project wordt beken wat hiervan de consequenties zijn. Deze komen terug bij de programmering van de projecten in het iMPI.

5.6 Data en Digitalisering

Zowel voor de eigen opgaven (datagedreven werken) als voor de informatievoorziening aan weg- en OV-gebruikers, zijn goede en accurate data van groot belang. De Europese regelgeving op dit gebied is de afgelopen jaren behoorlijke aangescherpt. Denk aan privacywetgeving maar ook de onlangs vastgestelde Real Time Traffic Information (RTTI) verordening waarin de wegbeheerders verplicht worden om wegkenmerken, ge- en verboden, werkzaamheden en afsluitingen, verkeersinformatie en andere data-items openbaar beschikbaar te maken. Voor een deel is dit reeds uitgewerkt, bijvoorbeeld als het gaat om de data-items uit de data top 15 waar de provincie sinds 2019 aan werkt. Hoe dan ook zal de toenemende digitalisering de komende jaren meer capaciteit vragen, ook om de datasets up-to-date te houden. Het moet nog inzichtelijk gemaakt worden om welke data het gaat en hoeveel capaciteit hier precies mee gemoeid is. Data zijn ook assets en worden dan ook steeds meer als onderdeel van het provinciale areaal gezien. Tegenwoordig wordt steeds meer data over onze assets verzameld met sensoren die in deze assets worden geplaatst, bijvoorbeeld in het wegdek van een brug om de belasting en de slijtage te meten. Ook hiervoor is het van belang dat deze data accuraat is en goed en tijdig beschikbaar wordt gesteld voor de asset managers.

5.7 Onderhoud en vervanging huidig areaal

Ruim de helft van de provinciale wegen en kunstwerken is voor 1980 aangelegd of voor het laatst vervangen. Voor kunstwerken is reeds begonnen om een groot aantal vervangingen te doen en dit zal doorlopen in de komende jaren. De piek in de uitgaven zal na 2030 plaatsvinden. Voor wegen is dat nog iets later. Tegen die tijd zijn strategische keuzes nodig over het wel of niet vervangen van areaal. Momenteel wordt onderzocht of en hoe dit opgevangen kan worden binnen de huidige middelen. De ontwikkelingen binnen de weg- en waterbouw spelen hierin een belangrijke rol, bijvoorbeeld levensverlengend onderhoud, efficiënter aanbesteden en standaardisering en harmonisering bij de aanpak van kunstwerken.

5.8 Ontwikkelingen in de weg- en waterbouw

In de sector wordt geïnnoveerd om renovaties en vervangingen duurzamer, met minder maatschappelijke hinder efficiënter te kunnen uitvoeren. Onder meer om de verwachte stijgende kosten te dempen. De schaarste in personeel en materiaal vanuit de markt, gekoppeld met de concurrentie met de energietransitie, resulteert in forse prijsstijgingen. In de nieuwe tranche gebiedsbeheercontracten die vanaf juni 2025 de eerste van de huidige gebiedsbeheercontracten moeten opvolgen, zal hier rekening mee gehouden worden. De marktpartijen worden uitgedaagd zoveel mogelijk innovaties in te zetten die geschikt zijn om milieuvriendelijker, veiliger en goedkoper te beheren en onderhouden.

5.9 Toename elektrisch vervoer

De elektrificatie van fossiele brandstofauto's draagt bij aan de provinciale doelen om CO_2 te reduceren. Voor de instandhouding is de toegenomen zwaarte van de voertuigen van belang die meer slijtage veroorzaakt aan de infrastructuur. Echter, dit weegt niet op tegen de toename van het zwaar verkeer (vrachtwagens) op onze infrastructuur. Wel is er een toename van het veiligheidsrisico in met name tunnels omdat elektrische voertuigen minder makkelijk te blussen zijn bij ongelukken. De effecten op de infrastructuur worden hiervan nog bekeken. De toename van elektrische fietsen leidt tot intensiever gebruik van de fietsinfrastructuur. De groei in het aandeel elektrische fietsen heeft daarnaast direct invloed op de fietsinfrastructuur: met elektrische fietsen kunnen grotere afstanden worden afgelegd en zijn dus langere en bredere fietspaden noodzakelijk (doorfietsroutes). Dat vergt investeringen die in het iNHi worden afgewogen. Ook vereisen de hogere snelheden van elektrische fietsen goed onderhoud om ongelukken te voorkomen. Dit heeft effect op de eisen die aan de beeldkwaliteit van de fietspaden gesteld worden.

5.10 Overdracht assets

Als gevolg van de veranderende functies van het provinciale areaal, kunnen bepaalde wegdelen, vaarwegen en kunstwerken niet langer aansluiten bij het bestaande provinciale netwerk. Bijvoorbeeld dat een deel van de weg een binnenstedelijk karakter krijgt als gevolg van woningbouw. Dergelijke veranderingen kunnen leiden tot een overdracht van het beheer en eigendom van het areaal naar andere beheerders, of andersom. Een inventarisatie vindt plaats over welke areaaldelen het gaat. De financiële en juridische uitgangspunten worden hierbij onderzocht.

5.11 Smart Mobility

Door technologische innovaties verandert de manier waarop mensen bewegen. Bijvoorbeeld door de toegenomen beschikbaarheid van data uit mobiele applicaties en sensoren, wordt de informatie naar de reiziger steeds beter. Reizigers vertrouwen steeds meer op navigatiesystemen en reisinformatie apps waardoor bijvoorbeeld route-informatie op borden en panelen boven en langs de weg steeds minder relevant wordt. Actuele data van wegbeheerders en mobiliteitsaanbieders wordt hierdoor steeds belangrijker. Een ander voorbeeld is de opkomst van deelmobiliteit en de mogelijkheid om steeds meer verschillende vervoerwijzen te combineren. Bijvoorbeeld door het eerste deel van de reis af te leggen met de auto, te parkeren bij een P&R, dan een stuk met de trein of het OV te gaan en het laatste deel de OV-fiets te nemen of een ander merk deelfietsen. Door de integratie van verschillende aanbieders op een of meerdere platforms worden de mogelijkheden steeds groter. (Deze ontwikkeling, waarin verschillende modaliteiten in een dienst worden aangeboden, noemen we ook wel Mobility as a Service, of kortweg MaaS). Ten slotte zien we de opkomst van rijhulpsystemen die de bestuurders van voertuigen ondersteunen. Dit wordt ook wel ADAS[10)] genoemd. Om voertuigen optimaal gebruik te laten maken van ADAS-systemen is een goede communicatie tussen het voertuig en de infrastructuur vereist. Het voertuig dient de weg, wegbelijning en verkeersborden langs de weg goed te kunnen lezen. Dit vereist dat de provinciale infrastructuur in goede staat is en dat een deel van de informatie digitaal beschikbaar is. Dat betekent dat de markeringen en bebordingen op hoger kwaliteitsniveau moeten worden onderhouden. Als een bord scheef staat, wordt hij niet opgemerkt bijvoorbeeld. Ook is het nodig om snelheidsbepalingen actueel te houden in de landelijke database die hiervoor is ontwikkeld.

Tevens vereist het in een aantal gevallen mogelijkheden voor communicatie tussen infrastructuur en voertuigen zoals het geval is bij het intelligente verkeerslicht. Met ADAS-systemen worden de eerste stappen genomen naar volledig geautomatiseerde voertuigen. Deze zijn nog sterker afhankelijk van de omgeving waarin ze opereren. Ondanks het feit dat de ontwikkelingen soms verrassend snel gaan, wordt een grootschalige introductie van volledig geautomatiseerde systemen niet verwacht in de onderhavige periode. Met de Focus Smart Mobility worden deze ontwikkelingen wel op de voet gevolgd en wordt gekeken wat de consequenties zijn van de introductie van deze voertuigen op de provinciale infrastructuur.

10) ADAS staat voor Advanced Driver Assistance Systems en omvat alle rijhulpsystemen die de automobilist helpen. Voorbeelden zijn parkeerhulp, het behouden van de juiste rijstrook of het aanhouden van de maximumsnelheid. Rijhulpsystemen werken met camera's of sensoren op en in de auto. Maar ze gebruiken ook data, bijvoorbeeld over verkeers- of snelheidsborden langs de weg.

6 FINANCIËLE KADERS EN RISICO'S



In dit hoofdstuk beschrijven we welke financiële kaders van toepassing zijn en welke algemene risico's we lopen bij de instandhoudingsopgave.

6.1 Financiering van instandhouding

In de begroting van de provincie Noord-Holland zijn in programma 4 Bereikbaarheid, doel 4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en instandhouden de middelen opgenomen voor de instandhouding van de infrastructuur.

In het coalitieakkoord is met ingang van 2025 een bedrag van € 1 miljoen extra beschikbaar gesteld voor kapitaallasten van vervangingsinvesteringen van de infrastructuur. Dit bedrag neemt in de daaropvolgende jaren toe met € 1 miljoen per jaar.

Hiernaast is in het coalitieakkoord vanaf 2025 een bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar voor kapitaallasten van investeringen in nieuwe infrastructuur (lopende projecten iMPI). Dit bedrag neemt in de daaropvolgende jaren toe met € 0,5 miljoen per jaar.

De lasten voor verduurzamen, verbeteren en instandhouden van de provinciale infrastructuur worden meerjarig geprogrammeerd. Deze programmering zorgt voor een wisselend verloop van de begrote lasten en de begrote onttrekkingen aan de reserves Groot onderhoud Wegen en Groot onderhoud Vaarwegen.

Conform het BBV en de uitvoeringsregels infra is er een onderscheid tussen vast en variabel onderhoud en vervangingsinvesteringen in de begroting.[11)]

6.1.1 Vast onderhoud en gebiedsbudgetten

Voor vast onderhoud en de gebiedsbudgetten wordt in de begroting een jaarlijks budget opgenomen. Deze worden in gebiedscontracten op de markt gezet. De provincie monitort de naleving van deze gebiedscontracten.

6.1.2 Variabel onderhoud

Voor het variabel onderhoud, ook wel "groot onderhoud" genoemd, is een grote variatie in budgetbehoefte per jaar. Flexibiliteit is nodig voor een goede aansluiting op nieuwbouw- en vervangingsinvesteringsprojecten, zodat opdrachten gecombineerd kunnen worden uitgevoerd. Om deze schommelingen in de exploitatie tegen te gaan zijn twee bestemmingsreserves ingesteld: Groot onderhoud wegen en Groot onderhoud vaarwegen. Zowel de stortingen als de uitgaven lopen via de begroting en dus hebben Provinciale Staten altijd inzicht in het verloop hiervan. Het variabel onderhoud is deels ondergebracht in de exploitatie (gebieds-)contracten en deels in de bestemmingsreserve. Bij dit laatste gaat het om de variabele kosten die niet in de gebiedscontracten zitten, zoals beheer en onderhoud van tunnels, baggeren, constructieve veiligheid van bruggen en voorziene transitiekosten inzake de gebiedscontracten. De bestemmingsreserves worden jaarlijks met een gelijkblijvend (norm)bedrag gevoed. Onttrekking uit de bestemmingsreserve vindt plaats op basis van de werkelijke kosten. Daarmee is flexibiliteit in het tijdstip van besteden bereikt en worden pieken en dalen in de begroting en jaarrekening vermeden.

6.1.3 Vervangings- en renovatie-investeringen

Bij vervanging of renovatie van assets gaat het vaak over grote bedragen. Een vervangings- of renovatie-investering direct ten laste van de begroting brengen zou dus hele grote pieken daarin opleveren. Dat is niet gewenst en op basis van het BBV ook niet toegestaan. Daarom wordt met een vervangings- en renovatie-investering op dezelfde wijze omgegaan als met een nieuwe investering. Er worden kredieten verstrekt voor het bedrag aan verwachte uitgaven voor het vervangingsproject. De vervangingsinvestering wordt geactiveerd. Na ingebruikname starten we met afschrijven, het toerekenen van de lasten van de investering aan de exploitatie over de verwachte periode dat we de baten ervan genieten. De afschrijvingskosten en de bijkomende rentekosten vormen tezamen de kapitaallasten en worden over de toekomstige gebruiksduur als last genomen.

11) BBV = Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten. Hierin staan de wettelijke eisen waaraan de provinciale en gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen moeten voldoen.

6.1.4 Dekking kapitaallasten

Voor wat betreft de kapitaallasten die voortkomen uit de vervangings- en renovatie-investeringen, weergegeven in paragraaf 5.3, geldt dat wordt voldaan aan het advies van de Rekenkamer. Deze stelt dat er dekking dient te zijn voor 8 jaren (2 coalitieperioden). Op de langere termijn zullen de kapitaallasten voor de vervangingsinvesteringen over de hele linie verder toenemen. De oorzaak hiervan is het feit dat in 2011 het gehele areaal van de provincie vervroegd is afgeschreven naar een boekwaarde van € 0. Dit leidt tot zeer lage kapitaallasten op dit moment maar deze zullen stijgen op het moment dat de betreffende objecten vervangen moeten worden.

6.2 Risico's

Aan de uitvoering van instandhoudingsmaatregelen kleven altijd risico's. De belangrijkste hiervan zijn:

6.2.1 Kostenoverschrijdingen

Zoals aangeven is de prijsontwikkeling de laatste jaren explosief geweest. Hiervoor zijn meerdere oorzaken te noemen, zoals 'normale' inflatie, toenemende tekorten aan grondstoffen en mensen, stijging van brandstofprijzen als gevolg van de oorlog in Oekraïne, toegenomen vraag in de markt vanuit andere segmenten (zoals de energiemarkt), toenemende complexiteit bij de voorbereiding en uitvoering van projecten, etc. In de normkosten is rekening gehouden met deze kostenstijgingen. Desalniettemin is niet uit te sluiten dat de kosten nog verder zullen stijgen. Conform het provinciale indexatiebeleid stijgen de relevante onderhoudsbudgetten met gelijke indexatiepercentages. Met wegbeheerders en marktpartijen in de weg- en waterbouw wordt gekeken hoe we door samenwerking de projecten efficiënter kunnen aanpakken om te besparen en het gebrek aan kennis en personeel op te vangen.

6.2.2 Personeelstekorten

Ook in de weg- en waterbouw zijn personeelstekorten aan de orde van de dag. Vacatures zijn moeilijk op te vullen en het schaarse personeel wordt weggetrokken naar andere sectoren. Deels werkt dit kostenverhogend (hogere kosten om personeel te werven en hogere salarissen) en deels verhoogt dit het risico dat de instandhoudingsmaatregelen niet of met vertraging kunnen worden uitgevoerd. Het risico wordt versterkt doordat ook interne vacatures bij de provincie met moeite kunnen worden ingevuld. Om vertragingen door personeelstekorten te voorkomen, wordt samen met andere wegbeheerders en marktpartijen bekeken hoe kan worden samengewerkt om deze problematiek het hoofd te bieden.

6.2.3 Verstoringen in het netwerk

Het aantal verstoringen in het netwerk is toegenomen. Dat had voor een deel te maken met klimaatverandering: taluds die verzakten na extreme droogte, bruggen die uitzetten na extreme hitte, etc. Bijvoorbeeld de verstoring op de N510 door wateroverlast. Voor een ander deel hangt het samen met de veroudering van het areaal waardoor er eerder verstoringen plaatsvinden. Te voorzien valt dat dit in de toekomst vaker zal gebeuren. Daarom wordt een calamiteitenteam ingesteld die bij ongeplande verstoringen meteen herstelmaatregelen in gang kan zetten. Daarnaast worden de toolboxen Smart Mobility bij wegwerkzaamheden en evenementen structureel ingezet om de verstoringen in het netwerk goed te kunnen analyseren en met verkeersmaatregelen de impact op andere delen van het netwerk te verminderen en de (vaar)weggebruiker beter te informeren.

BIJLAGEN



BIJLAGE 1

BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST

Asset Management: de manier waarop de instandhouding van de provinciale infrastructuur wordt georganiseerd.

Beeldkwaliteit niveaus: een middel om de (gewenste) kwaliteit te beschrijven en vast te leggen. Beeldkwaliteit maakt het voor organisaties mogelijk om op een laagdrempelige manier te communiceren over de gewenste en de gerealiseerde kwaliteit. Daarnaast maakt beeldkwaliteit het mogelijk om met de uitvoerder van het onderhoud te communiceren over de kwaliteit, in plaats van de onderhoudsfrequentie van het uit te voeren onderhoud.

Beheer: de primaire functie van de infrastructuur beschikbaar houden door kleine activiteiten, bv. af en toe olie smeren bij installaties.

Begroting: jaarlijks stellen Provinciale Staten de programmabegroting voor het komend jaar vast. In de begroting staan de doelen en de bedragen die Provinciale Staten voor het bereiken daarvan beschikbaar willen stellen. Ook worden de financiële middelen geraamd, waarover de provincie kan beschikken voor de uitvoering van haar taken. De begroting bestaat uit een geordend overzicht van alle voor een bepaald kalenderjaar te verwachten baten en lasten.

Gebiedscontracten: de Provincie heeft ervoor gekozen om gebiedsgericht te werken met meerjarige multidisciplinaire gebiedscontracten (rol van serviceprovider) voor het beheer en onderhoud van het areaal. Het provinciale areaal is hiervoor in 7 gebieden opgedeeld, die in 6 contracten zijn aanbesteed. Het vast en variabele onderhoud van het gehele areaal in een gebied is voor 10 jaar in één contract op de markt gezet.

Gebruiksmanagement: houdt zich bezig met de vraag hoe gebruik wordt gemaakt van de bestaande netwerken die we hebben, en hoe beschikbare instrumenten kunnen worden ingezet om het gebruik van deze netwerken te sturen.

IFD: Industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen, waarbij maatschappelijke voordelen (lagere kosten en reductie CO_2-emissies) worden behaald door op grotere schaal prefabricage, standaardisatie en aanpasbaar bouwen toe te passen. De bouw van beweegbare bruggen wordt zo goedkoper, circulair én efficiënter.

iMPI: integraal meerjarenprogramma infrastructuur, het document waarin de infrastructuurprojecten van de provincie staan geprogrammeerd.

iNHi: investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur, het kader waarmee investeringen in de infrastructuur die de functionaliteit van deze infrastructuur veranderen, worden afgewogen.

Instandhouding: alle activiteiten die nodig zijn voor het behouden van de huidige functie van de infrastructuur. Hieronder vallen alle activiteiten op het vlak van beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Bij ProRail wordt hiervoor de afkorting BOV (Beheer, Onderhoud en Vervanging) gehanteerd. Bij RWS wordt onderscheid gemaakt tussen respectievelijk Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie.

Kaderbrief: in de kaderbrief geeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid in de komende jaren. Met deze brief vraagt het college aan Provinciale Staten aan te geven wat de financiële kaders zijn voor de begroting en de meerjarenraming. De kaderbrief is daarmee de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus

Jaarrekening: De jaarrekening bevat een evaluatie van de voortgangsrapportages en biedt het bestuur een monitor op de werkelijke situatie. Door middel van (nog vast te stellen) Prestatie-Indicatoren wordt gemonitord in hoeverre de beleidsvisie is gerealiseerd, waar eventueel op moet worden bijgestuurd en in hoeverre de beleidsvisie aansluit op de werkelijke situatie. Naar aanleiding van de jaarrekening kan het bestuur zijn beleidsvisie aanpassen. De jaarrekening wordt verwerkt in het jaarverslag.

NIKG: Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen, het huidige document waarmee de provincie Noord-Holland aangeeft hoe en tegen welke kosten zij de instandhouding van haar infrastructuur de komende 4 jaar gaat organiseren.

Onderhoud: Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren en op langere termijn beschikbaar en efficiënt te houden. Denk aan inspecteren, repareren, vervangen van onderdelen, installeren van systeemsoftware, etc.

PRK-systematiek: een instrument in assetmanagement om de afweging tussen prestaties, risico's en kosten te kunnen maken, bijvoorbeeld in de afweging om een asset te vervangen.

Renovatie: is erop gericht de levensduur van het bestaande object te verlengen.

Smart Mobility: de digitalisering en automatisering van de mobiliteit. Voorbeelden zijn zelfrijdende auto's en bussen, het vervoeren van pakketjes met drones of fietsers die bij het verkeerslicht voorrang krijgen als zij in een groep rijden of als het regent.

STOMP-Principe: STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Personenauto. Hiermee wordt aangegeven dat maatregelen als eerste moeten bijdragen aan het verbeteren van actieve mobiliteit (Stappen en Trappen), dan aan Openbaar vervoer en deelmobiliteit en pas in laatste instantie aan de personenauto.

Variabel onderhoud: onderhoud dat niet periodiek wordt uitgevoerd en gericht op de vervanging van een deel van de constructie of zelfs de gehele constructie.

Vast onderhoud: onderhoud dat is bedoeld om voorspelde levensduur van een object te bereiken of te verlengen. Het onderhoud wordt gedurende de levensduur periodiek uitgevoerd.

Verkeersmanagement: het samenspel tussen partijen om de prestatie van het wegennetwerk te verbeteren, waarbij informatie over verkeer en infrastructuur actueel en betrouwbaar en beschikbaar is. Verkeersmanagement werkt volgens een vraag-aanbodmodel. Het verdelen van de schaarste vraagt om een optimale afstemming van vraag en aanbod. Het aanbod is de beschikbare capaciteit van het wegennet.

Vervanging: het huidige object vervangen door een nieuw object met dezelfde functionaliteit.

2

BIJLAGE

BIJLAGE 2: OPBOUW KAPITAALGOEDEREN

Wegen: 645 km
Wegen - exclusief de vrij liggende busbanen: 584,68 km
Vrij liggende busbanen: 60.32 km

Tabel 1: Aantal strekkende kilometer weg

Bron: Areaaldata, december 2023

wegnummer	strekkende km	wegnummer	strekkende km
N194	15,92	N415	1,23
N196	2,79	N417	2,48
N197	5,05	N501	6,90
N200	6,33	N502	16,44
N201	30,33	N503	2,21
N202	6,47	N504	9,46
N203	11,90	N505	9,74
N205	17,88	N506	8,78
N206	5,30	N508	8,,80
N207	8,01	N509	6,20
N208	9,95	N510	3,47
N231	11,30	N511	4,69
N232	17,12	N512	10,70
N235	8,10	N513	5,44
N236	14,69	N514	1,26
N239	13,11	N515	5,33
N240	29,25	N516	1,99
N241	22,69	N517	1,76
N242	31,28	N518	6,87
N243	16,07	N519	1,91
N244	28,39	N520	8,04
N245	17,18	N521	2,40
N246	19,61	N522	4,39
N247	29,12	N523	4,35
N248	22,54	N524	1,37
N249	12,76	N525	1,53
N250	6,17	N526	1,69
N307	19,78	N527	2,66
N403	3,49	**TOTAAL**	**584,68**

Fietspaden en parallelwegen: 426,55 km
Fietspad: 372,97 km Parallelweg: 53,58 km
HOV-busbaan: 44,32 km

Vaste kunstwerken *(inclusief aquaducten, viaducten, ecoducten en duikers)*: 555 stuks
- 2 aquaducten (Amstelaquaduct en Ringvaartaquaduct bij HOV1);
- 242 vaste bruggen;
- 145 duikerbruggen;
- 5 ecoducten;[12)]
- 86 onderdoorgangen;
- 75 viaducten

Natuurbruggen: 5 stuks
- Natuurbrug Crailoo (N524);
- Natuurbrug Zwaluwenberg (N417);
- Natuurbrug Zeepoort (N200);
- Natuurbrug Zandpoort A;
- Natuurbrug Zandpoort B

Faunavoorzieningen: circa 80 stuks

Natuurvriendelijke oever: 16,10 km

Tabel 2: Aantal strekkende kilometer natuurvriendelijke oever

vaarwegtraject	strekkende kilometer
K04/K05/K06_1: Vaarweg	0,96
K04/K05/K06_2: Vaarweg	5,29
K07/K08: Vaarweg	8,89
K11: Vaarweg	0,41
K16: Vaarweg	0,00
K17_6: Vaarweg	0,03
K19n: Vaarweg	0,13
K19w: Vaarweg	0,13
K20/K10/K09: Vaarweg	0,16
K20n_2: Vaarweg	0,09
TOTAAL	**16,10**

Pontjes: 2 stuks
- Pontveer het Schouw;
- Pontveer Westeinde

Beweegbare kunstwerken: 53 stuks

12) De 5 ecoducten staan zowel genoemd onder vaste kunstwerken als onder natuurbruggen en worden dus dubbel meegenomen in de opsomming.

Sluizen: 10 stuks

Tabel 3: Aantal sluizen

Bron: Areaaldata, december 2023

AD_ID	BEHEERDER	TOPCODE	NAAM	NENBEHEEROBJECT
AD.1515A13316C74D158F8C1942C1D14F5C	PNH	25E16	Willemsluizen	Schutsluizen
AD.1D67E5C4E1BE43A883A718322F91DA8C	PNH	19G42	Sluis Purmerend	Schutsluizen
AD.612E890153CF4FFD9D7AC54A3A4EEFF2	PNH	14G31	Westfriesche sluis	Schutsluizen
AD.1ABD5192A7F34580AB07533B0F65A4B7	PNH	14B17	Kooysluis	Schutsluizen
AD.98670132E1044119A3C21ED3DB05C320	PNH	09D06	Koopvaardersschutsluis	Schutsluizen
AD.64E0D61A2BBC4F3D9367DBAB6B717C68	PNH	31B08	Tolhuissluis	Schutsluizen
AD.4367D789F7FC4012938C26F91AE51916	PNH	19B40	Roskamsluis	Schutsluizen
AD.E746EA9180D14D2F99CF1982A0FC3CCF	PNH	14G28	Braaksluis	Schutsluizen
AD.AAE73044187348348A20388839EEB836	PNH	25B25	Wilhelminasluis	Schutsluizen
AD.40C8D464FCDA46C0AD08222DEAC23BFB	PNH	14G18	Molenkolksluis	Schutsluizen

Tunnels: 2 stuks
- Waterwolftunnel;
- Abdijtunnel

Vaarwegen: 253,33 kilometer

Tabel 4: Aantal strekkende kilometer vaarweg

Bron: Areaaldata, december 2023

vaarwegtraject	strekkende kilometer
K01/K02/K03/K18: Vaarweg	27,72
K04/K05/K06_1: Vaarweg	6,76
K04/K05/K06_2: Vaarweg	18,14
K07/K08: Vaarweg	9,55
K09: Vaarweg	2,64
K11: Vaarweg	13,11
K17: Vaarweg	25,89
K19: Vaarweg	59,62
K20/K10/K09: Vaarweg	85,96
K20m/K20z: Vaarweg	3,94
TOTAAL	**253,33**

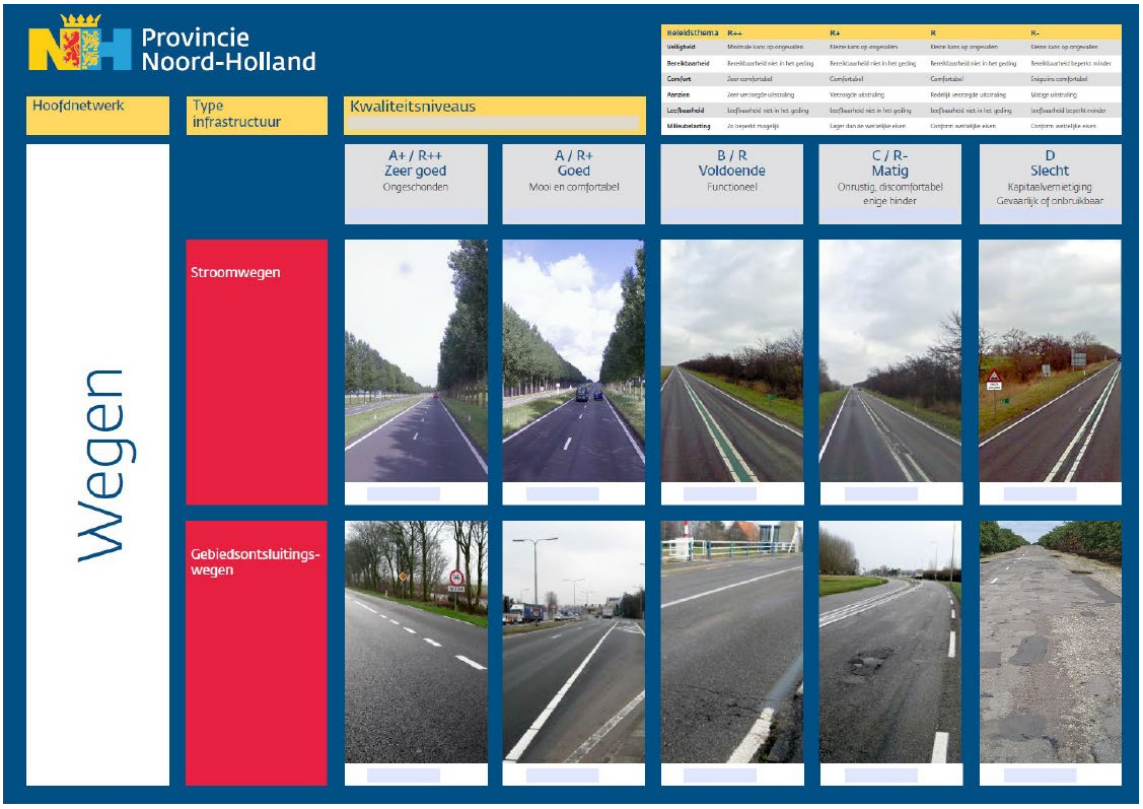
Bediencentrales: 1

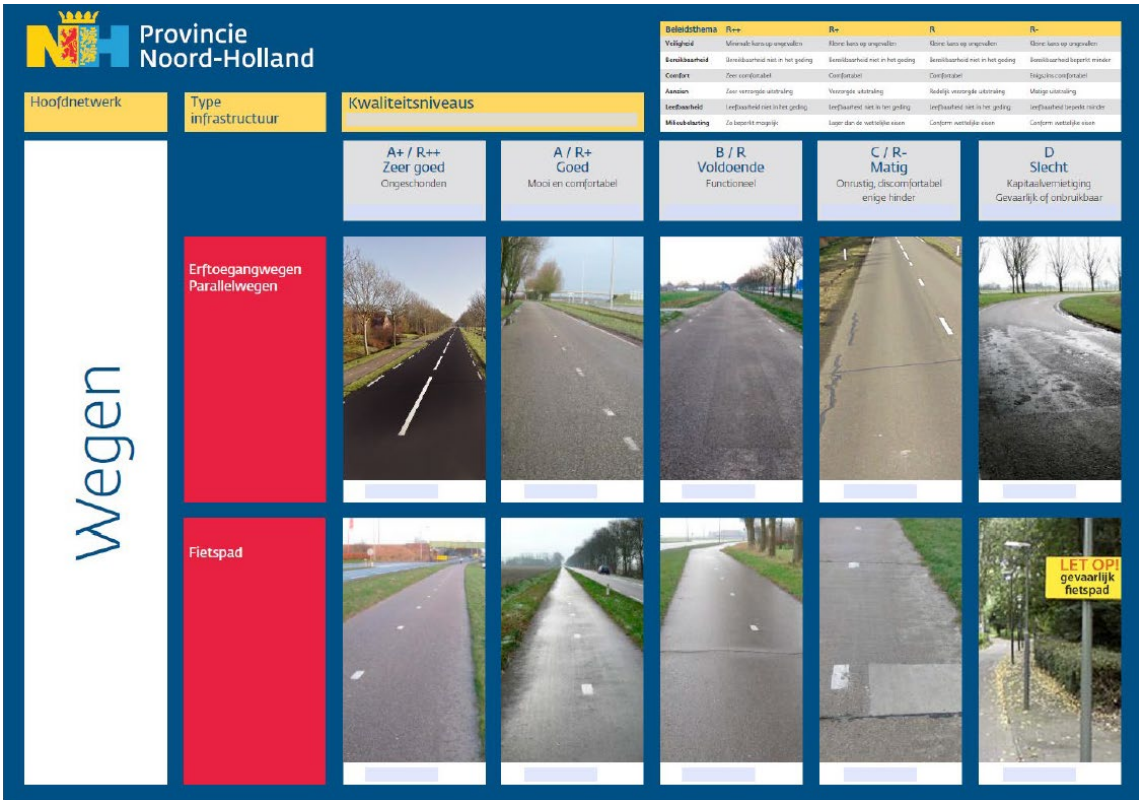
VRI-systemen: 267 stuks

3

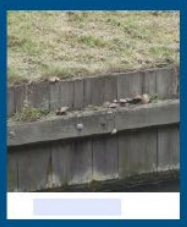
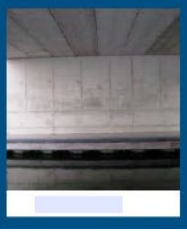
BIJLAGE

BIJLAGE 3: BEELDKWALITEITSNIVEAUS





Provincie Noord-Holland

Hoofdnetwerk	Type infrastructuur	Conditie/Verzorging volgens NEN 2767 Kwaliteitsniveaus				
		2/1 A+ / R++ Zeer goed Ongeschonden	2/2 A / R+ Goed Mooi en comfortabel	3/3 B / R Voldoende Functioneel	4/4 C / R- Matig Onrustig, discomfortabel enige hinder	6/6 D Slecht Kapitaalvernietiging Gevaarlijk of onbruikbaar
Vaarwegen	Oevers					
	Niet weggebonden kunstwerken					
	Weggebonden kunstwerken					

Provincie Noord-Holland

Beleidsthema	R++	R+	R	R-
Veiligheid	Minimale kans op ongevallen	Kleine kans op ongevallen	Gem. kans op ongevallen	Kleine kans op ongevallen
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid beperkt minder
Comfort	Zeer comfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Enigszins comfortabel
Aanzien	Zeer verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Matige uitstraling
Leefbaarheid	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid beperkt minder
Milieubelasting	Zo beperkt mogelijk	Lager dan de wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen

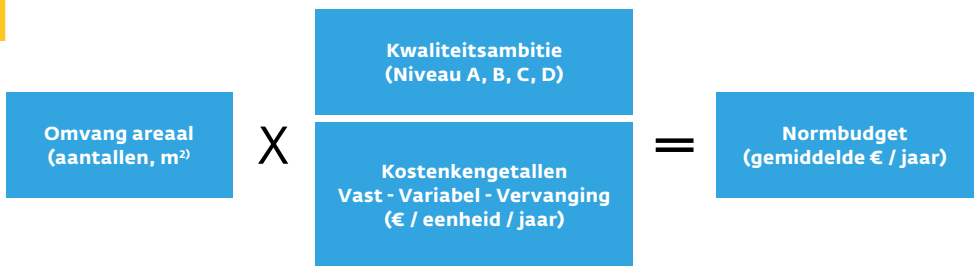
Hoofdnetwerk	Type infrastructuur	Kwaliteitsniveaus				
		A+ / R++ Zeer goed Ongeschonden	A / R+ Goed Mooi en comfortabel	B / R Voldoende Functioneel	C / R- Matig Onrustig, discomfortabel enige hinder	D Slecht Kapitaalvernietiging Gevaarlijk of onbruikbaar
Openbaar Vervoer	Hoogwaardig OV-banen					
	Hoogwaardig OV-haltes					
	OV-haltes					

4

BIJLAGE

BIJLAGE 4: NORMKOSTENBEREKENING

Voor de bepaling van de jaarlijkse gemiddelde onderhouds- en vervangingskosten maken we gebruik van de landelijk toegepaste beheerkostensystematiek. Het resultaat van deze berekening is een normkosten-budget, vanaf hier afgekort tot 'normbudget'. Dit normbudget is het jaarlijks gemiddeld benodigde budget om al het areaal eeuwigdurend te kunnen onderhouden en vervangen. De systematiek is in onder-staande figuur toegelicht.



Figuur 1. Bepaling van het normbudget

Met deze systematiek is het ook mogelijk om keuzes in kwaliteitsniveaus en de daarbij behorende kosten naast elkaar te zetten. Het huidige kwaliteitsniveau van het PNH-areaal is al eerder weergegeven in bijlage 2. De kwaliteitsniveaus zijn in het rekenmodel aan te passen waarmee het financiële effect te berekenen is. In hoofdstuk 2 worden de keuzes die hierin te maken zijn nader uitgewerkt.

Het totale normbudget 2023 is bepaald op € 153,5 mln. In onderstaande tabel is de vergelijking te vinden met het vorige normbudget met prijspeil januari 2018.

Tabel 5. Normbudget[13] prijspeil Q1 2023 en Q1 2018

Normkosten (in € mln.)	NIKG2024-2028	NIKG2020-2023	% toename Periode 2018-2023
vast + variabel	83,1	62,8	32%
vervanging	70,3	43,0	63%
Totaal	153,5	105,9	45%

Dit is een toename op totaalniveau van 45% ten opzichte van de vorige berekening in de NIKG 2020-2023. Deze toename is te verklaren door:

- *Prijspeil en prijsmutaties*
  Het prijspeil voor de voorliggende NIKG is Q1 2023. Hieronder zijn de prijsmutaties die van toepassing zijn voor de periode 2018-2023 en verwerkt in de normkosten berekening:

13) Van de normbudgetten is een taakstelling uit 2015 afgetrokken Deze taakstelling is als volgt opgebouwd:1) 1 miljoen kostprijssturing 2) 4 miljoen efficiëntie gebiedscontracten, 3) 5% efficiëntiekorting als gevolg van trajectbenadering (wegen) voor vast en variabel onderhoud. Voor vervangingsinvestering geldt de 5% efficiëntiekorting. In totaal telt dit op tot € 9,9 mln. (bedrag uit 2015, wordt niet geïndexeerd).

Tabel 6. CBS-indexen

Prijsmutaties	CBS-indexen		
	42/43 GWW	4211 Wegen met gesloten verharding	4213 Bruggen en Tunnels
Januari 2018	106,5	114,4	106
Januari 2023	139,1	155,2	136,4
Mutatie Δ	**31%**	**36%**	**29%**
Cluster	Vaarwegen, Meubilair Cultuurwerk	Wegen	Kunstwerken

Hierin zit ook verwerkt de schaarste op de arbeidsmarkt. Het lastig om ervaren en geschikt personeel te vinden. De invloed van deze schaarste is zichtbaar in de hogere tarieven van het personeel.

- *Uitgangspunten opslagpercentages ramingen;*
  De aangehouden opslagpercentages zijn afgestemd op de wijze van het uitvoeren van de onderhouds- c.q. vervangingsprojecten van PNH. In de meeste gevallen worden projecten middels UaV-gc aanbesteed c.q. op de markt gebracht. Dat houdt in dat ook een gespiegeld IPM-team van de opdrachtnemer in de totale kosten moet worden opgevoerd. Dit was in 2019 nog niet van toepassing in de werkwijze van PNH. Ook de kostencategorie 'overige bijkomende kosten' was in 2019 geen onderdeel van het rekenmodel. Kosten voor leges, vergunningen, verleggen kabels en leidingen etc. behoren wel degelijk tot relevante kosten in projecten. In 2019 is er een default percentage van 5% over de bouwkosten aangenomen voor overige bijkomende kosten.

- *Completere gegevens* van het areaal (hoeveelheden en dimensies);
  Door continue verbetering van areaalgegeven zijn ook de gegevens die gebruikt worden voor de normkostenberekening verbeterd. Uiteindelijk heeft dit verbeterde inzicht geleid tot een verhoging van de normkosten, met name door een groot verschil in de oppervlaktes van viaducten en beweegbare bruggen ten opzichte van de gebruikte gegevens in 2019.

- *Areaaluitbreiding* in de periode 2018 – 2023. Jaarlijks wordt de budgetten voor vast en variabel opgehoogd met toename in areaal dat nieuw is opgeleverd.

5

BIJLAGE

BIJLAGE 5: AANPAK BIODIVERSITEIT

Natuurinclusief ontwerpen en beheren

Natuurinclusief is het uitgangspunt voor projecten en beheer. Door natuurinclusief te ontwerpen wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de biodiversiteit. Dit houdt in dat bij elke fase van activiteiten - planvorming, beleid, besluitvorming en beheer- natuur centraal staat. Het gaat bij natuurinclusief handelen om drie componenten: voorkomen van natuurschade, benutten van natuurlijke kansen en verbeteren van natuurkwaliteit. De basis voor het natuurinclusief voorbereiden en uitvoeren van projecten ligt voor een groot deel ligt bij het inkoopproces; bij de selectie van de juiste adviesbureau en aannemer.

Bomen

Binnen een groenstructuur zijn bomen de meest beeldbepalende groenelementen. Bomen zijn belangrijk voor de biodiversiteit. Kappen van bomen gebeurt alleen als dat onvermijdelijk is en na een zeer zorgvuldige afweging. Het uitgangspunt is dat iedere boom binnen één jaar vervangen wordt door een potentieel gelijkwaardige boom. Nieuwe beplanting (bomen en struiken) altijd inheems en bij voorkeur autochtoon plantmateriaal. Sortiment passend bij de lokaal Potentieel Natuurlijke Vegetatie. Hoe meer variatie in soorten, hoe meer biodiversiteit en hoe beter de beplanting bestand is tegen ziekten en plagen.

Bermen

De bermen zijn een belangrijk leefgebied voor insecten in Nederland. Ecologisch maaibeheer is de standaard, waarbij met het oog op het verbeteren van de biodiversiteit zowel actief (onderzoek in het veld) als passief (deskresearch) gekeken wordt welk maaibeleid voor dat gebied het meest wenselijk is. Maaien en afvoeren is de standaard werkwijze. Afhankelijk van de lokale omstandigheden zijn verschillende vormen van maaien-afvoeren mogelijk; geheel maaien of gefaseerd maaien (o.a. sinusmaaien, slingerend maaien, mozaïekmaaien). Bij maaien-afvoeren mag 10-30% van de vegetatie afwisselen blijven staan. Klepelen en laten liggen is niet toegestaan. Klepelen en direct afzuigen kan toegepast worden in de meterstroken en smalle bermstroken met zeer beperkte ecologische potentie. Dit gebeurt momenteel nog niet overal zo. In de nieuwe gebiedscontracten wordt deze werkwijze meegenomen.

Beplanting (struiken en hagen)

Struweelbeplanting en hagen/heggen hebben belangrijke waarde voor fauna. Ze geven beschutting en bieden voedsel. Ook langs de infrastructuur is daarom een gelaagde opbouw van de beplanting: bomen-struiken-kruiden het streven. De bermen moeten hier wel voldoende breed voor zijn.

Oevers van bermsloten en kanalen

In principe wordt langs bermsloten geen beschoeiing toegepast tenzij dit voor de stabiliteit van de berm benodigd is. Deze natuurvriendelijke oever liefst zo flauw mogelijk aanleggen. Laten afkalven (afbrokkelen) van een oever is geen probleem, maar zelfs positief om meer variatie in de oevervegetatie te krijgen. Als veiligheid geen probleem is kan hier een lager beeldkwaliteitsniveau worden afgesproken. Ook langs de kanalen is het uitgangspunt: een natuurvriendelijke oever; tenzij. Bij reconstructies van oevers dient bepaald te worden welke oeverbescherming er minimaal moet worden toegepast, bijvoorbeeld in verband met de mogelijk impact van golfslag.

Wadi's, greppels en poelen

Wadi's en greppels zijn zeer effectief in het vasthouden van regenwater en daarom belangrijk in het kader van klimaatadaptatie. Dit kan alleen in bermen die voldoende breed zijn. Een wadi zorgt voor een mooie nat-droog-gradiënt in de berm. Een diepe greppel heeft hetzelfde effect. Deze dient wel voldoende groot te zijn in geval de (steeds vaker voorkomende) piekbelasting. Poelen dragen ook bij aan het langer vasthouden van water. Poelen kunnen worden toegepast als habitat of biotoop voor amfibieën, insecten, zoogdieren en/of vogels. Poelen hebben een zeer positief effect op biodiversiteit en zijn goed in te passen in ecologische verbindingen. Belangrijk is wel dat gelijktijdig ook andere maatregelen worden genomen ter bescherming van amfibieën, zoals faunapassages bij de weg of creëren van zomer- en winterverblijfplaatsen voor de dieren.

Inzaaien of natuurlijke ontwikkeling

Er moet terughoudend worden omgegaan met het inzaaien van bloemenmengsels in bestaande situaties. Bij voorkeur spontane ontwikkeling. Als toch gekozen wordt voor inzaaien; maak dan gebruik van de lokale zadenbank of van zaden uit de directe omgeving. Als dit allebei niet mogelijk blijkt wordt ingezaaid met een bloemenmengsel. De soortensamenstelling mag enkel inheemse soorten bevatten en moet aangepast zijn aan de lokale groeiplaats en/of Potentieel Natuurlijke Vegetatie [PNV]. Zaadmengsels zijn uitsluitend van biologische teelt en worden afgenomen bij gespecialiseerde leveranciers.

Sedum dakbedekking (OV-haltes)

In de pilot sedum dakbedekking is de conclusie getrokken dat sedum dakbedekking met name in de bebouwde omgeving een positief effect heeft op de biodiversiteit en in mindere mate ook op fijnstof, CO_2, geluid en de waterhuishouding. In het buitengebied of langs de kust is het effect minder of slaat het sedum niet aan. Ook geeft sedum dakbedekking de bushalte een aantrekkelijker aanzicht. Het advies is dan ook om sedum dakbedekking alleen in het stedelijk gebied toe te passen is qua locatie kansrijk op ongeveer 300 provinciale bushaltes, die in het stedelijk gebied liggen. De meerkosten van aanschaf van sedum dakbedekking op deze haltes zijn totaal circa € 1miljoen euro en de uiteindelijke jaarlijkse onderhoudskosten lopen op tot circa € 40 duizend per jaar. De afgelopen jaren zijn er al een aantal kredietaanvragen hiervoor beschikbaar gesteld, waarin we hebben voorgesorteerd op dit beleid.

Vismigratie

Vismigratieknelpunten bij provinciale kunstwerken worden opgelost: Bij reconstructies van kunstwerken en sluizen wordt dus altijd natuurinclusief ontworpen. Het uitgangspunt is dat barrières worden weggenomen en sluizen 'vis passeerbaar' worden gemaakt

Verblijf/schuilplaatsen in objecten zoals bruggen

Creëer holtes voor insecten of holtebroeders, zoals ijsvogel, oeverzwaluw, gierzwaluw, vleermuis, etc. Het kan gaan om schuilplekken, nestkasten en insectenhotels. Maar bij voorkeur direct geïntegreerd in een ontwerp/constructie van bijvoorbeeld een brug of tunnel. Bruggen dienen ook faunapasseerbaar te zijn langs de oever d.m.v. een doorlopende oever of een looprichel die in het ontwerp van de brug zit.

Gebruik chemische bestrijdingsmiddelen

Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in het beheer is niet toegestaan. Het nulgebruik geldt ook bij het beheer van stenen oevers en bestrijding van invasieve exoten.

Zwerfafval

Zwerfafval in de bermen moet zoveel mogelijk verwijderd worden voor het maaien. De afgelopen jaren (2021-2023) is een zwerfafvalpilot uitgevoerd. Deze aanpak is gericht op de aanpak van hotspots en preventie door het stimuleren van gedragsverandering. Op basis van de ervaringen blijkt de extra aanpak van zwerfafval bij hotspots effectief. Er gaat ook een preventieve werking van uit.

Verbinden en ontsnipperen

Wegen en kanalen vormen voor veel diersoorten een barrière. Anderzijds kunnen kanaal- en wegbermen voor diverse soorten als verbinding en leefgebied dienen. Aanleg en onderhoud van faunavoorzieningen kan verschillende gebieden met elkaar verbinden, zodat barrières voor de verspreiding van fauna weggenomen worden. Voorzieningen voor fauna worden binnen projecten gerealiseerd en gefinancierd. De afgelopen jaren zijn er vele faunavoorzieningen bij wegen aangelegd zoals ecoducten, dassentunnels, kerkuil rollers, loopplanken en geleidevoorzieningen voor marters en vleermuizen. Om deze voorzieningen functioneel te houden is structureel budget nodig. Regulier beheer is onderdeel van de gebiedscontracten, maar vervanging van vooral de geleidevoorzieningen is niet voorzien. Ook bebording en verlichting kunnen effect hebben op de aanwezige fauna. Bijvoorbeeld het type en kleur van de (led)verlichting onder kunstwerken en langs belangrijke bomenlanen voor vleermuizen. Met deze zaken dient ook rekening gehouden te worden in het kader van het verbeteren van biodiversiteit.

Monitoring bermen

Een algemeen gehanteerde werkwijze voor het meten van biodiversiteit is er niet, maar er zijn verschillende methoden die gebruikt kunnen worden om inzicht geven in trends en ontwikkelingen. Voor de monitoring van het maaibeheer is een eigen monitoring opgezet: De biodiversiteit in de (vaar)wegbermen wordt in een periode van vier jaar gemonitord om het effect van aangepast maaibeheer in beeld te brengen. Voor de vegetatie en insectenpopulatie zijn dit 88 meetpunten en op de helft van deze locaties worden ook de bodemparameters opgenomen. Na het eerste jaar monitoring (2022) is een tussentijdse evaluatie gehouden met WSP. Het meetnet is geoptimaliseerd; enkele meetpunten zijn iets verplaatst en er zijn een paar meetpunten toegevoegd. Komende jaren wordt onderzocht of de huidige manier van monitoring voldoende inzicht geeft in de effecten van het aangepast maaibeheer. Het is nog te vroeg om al conclusies te trekken, maar er ontstaat al wel een algemeen beeld. Het is in ieder geval wenselijk om een bepaalde vorm van bermmonitoring na 2025 te continueren. Hoe langer je iets meet, hoe beter trends zichtbaar worden.

Monitoring faunapassages

Faunapassages moeten frequent gemonitord worden op functionaliteit. Dit is een eis in de gebiedscontracten. Monitoring op gebruik is geen contracteis, maar wel wenselijk. Het beheer moet afgestemd zijn op het gebruik. Ook kan monitoring waardevolle informatie opleveren over de effectiviteit van bepaalde type voorzieningen. Alle passages continue monitoren is erg duur en ook niet nodig. Bij nieuw aangelegde faunapassages zou er gedurende een periode van drie jaar na oplevering cameramonitoring kunnen worden toegepast om de functionaliteit van de nieuwe passages te beoordelen.

Monitoring waterkwaliteit

Vanuit de kaderrichtlijn Water moet de (ecologische) waterkwaliteit in 2027 in een goede staat verkeren. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor de monitoring hiervan. Het KRW-meetnet geeft echter weinig inzicht in de effectiviteit van maatregelen op een specifieke locatie. Na aanleg van een natuurvriendelijke oever is daarom projectmonitoring op locatie wenselijk conform een nader af te stemmen methodiek.

HAARLEM, JULI 2024

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl

Projectleiding
Chris de Veer
Maxim Burlini

Fotografie/kaartmateriaal
Provincie Noord-Holland
fotograaf: Michiel Wijnbergh

Grafische vormgeving
The Creative Hub - Canon

NIKG

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16263
Extern Zaak ID	2285747
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	7.b
Titel	Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) geeft inzicht in het presteren van de provinciale wegen en fietspaden en signaleert knelpunten. Het helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringen die bijdragen aan een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjaren programma Infrastructuur 2025 (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S. Uijtdehaage
BEL/MOB

Telefoonnummer +31(0)648137283
uijtdehaages@noord-holland.nl

Verzenddatum

21 AUG. 2024

Kenmerk
2285747/2285760

Uw kenmerk

Betreft: Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over 'investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028'.

De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi) geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur van wegen en fietspaden. Het helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringsbeslissingen die bijdragen aan een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. De iNHi signaleert knelpunten op de infrastructuur. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen. De iNHi 2024-2028 wordt ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

1. Rapportage Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028;
2. Statenvoordracht iNHi.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 20 augustus 2024

Onderwerp:
Vaststelling investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028

Kenmerk: **2285747/2285759**

Bijlagen: Rapportage ‘investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028’

1. Inleiding

Iedereen vindt het belangrijk dat we veilig en het liefst zo snel mogelijk op onze plaats van bestemming aankomen. Daar heeft de provinciale infrastructuur een belangrijke rol in. Ook willen we dat mensen die langs de provinciale weg wonen zo min mogelijk hinder ondervinden. We streven naar een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor nu en in de toekomst. Hier besteden we als provincie een belangrijk deel van onze financiën aan. Maar ook onze financiële middelen zijn niet oneindig, we moeten keuzes maken. Hoe bepaal je als provincie waar en wanneer we het beste kunnen investeren? Wij bieden u hierbij de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi) aan.

De iNHi geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur van wegen en fietspaden. Oftewel, hoe goed doet de weg of het fietspad het op specifieke onderwerpen zoals verkeersveiligheid? De iNHi helpt Provinciale Staten om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot investeringsbeslissingen.

De provincie heeft hiervoor de Monitor ontwikkeld. Hierin worden de 130 weg- en fietstrajecten op basis van data onder de loep genomen voor de indicatoren verkeersveiligheid auto en fiets, doorstroming wegverkeer en openbaar vervoer, gezonde leefomgeving en ontsnippering van de natuur. Om vervolgens te kunnen bepalen op welke trajecten de provincie aan de slag gaat, heeft het college van Gedeputeerde Staten haar politieke ambities meegewogen. Verkeerveiligheid en de leefbaarheid langs provinciale wegen zijn de belangrijkste criteria om ergens te investeren met aandacht voor de bereikbaarheid in Noord-Holland.

Op basis hiervan signaleert de iNHi 26 weg- en fietstrajecten waar de ambitie het grootst is om te investeren. Het goede nieuws is dat we op 13 van deze trajecten al aan de slag zijn of binnenkort gaan. De overige trajecten worden opgenomen in het integraal Meerjaren-programma Infrastructuur 2025 (iMPI).

Daarnaast is de iNHi een kader waar actualiteiten zoals moties, verzoeken en media-aandacht, op basis van data gewaardeerd kunnen worden. Waarna er een besluit kan worden genomen om de actualiteit te prioriteren en programmeren.

Aanleiding

De huidige iNHi dateert uit 2014. Naast dat de data over de provinciale infrastructuur geactualiseerd moet blijven, is nieuw beleid vastgesteld in het Perspectief Mobiliteit (2021). De iNHi is hiervan de uitwerking voor de provinciale infrastructuur.

De provincie heeft behoefte aan een strategie die aansluit op de bestuurlijke periode van vier jaar. En zo een uitwerking geeft aan nieuwe bestuurlijke ambities en maatschappelijke ontwikkelingen. De investeringsstrategie is bovendien het nieuwe kader om gedurende de bestuursperiode te kunnen reageren op ontwikkelingen en de actualiteit. Sinds 2014 is er meer kennis en data opgebouwd over het presteren van onze infrastructuur. Inmiddels beschikken we ook over data van het presteren van de fietsinfrastructuur en hebben we inzicht in kansen voor ontsnippering van de natuur. Daarnaast zijn de data en de verwerking van de data over de doorstroming, verkeersveiligheid en de gezonde leefomgeving flink verbeterd.

2. Doelstellingen

De iNHi geeft antwoord op de vraag: waar kunnen we als provincie het beste investeren? De iNHi laat zien waar de grootste knelpunten liggen en dus waar de ambitie het grootst is. Daarnaast is de iNHi ondersteunend op het moment dat actualiteiten vragen om aanpassingen aan de provinciale infrastructuur.

De keuzes in de iNHi zijn gebaseerd op de Monitor. De Monitor heeft tot doel een actueel inzicht te geven in het presteren van de provinciale infrastructuur van wegen en fietspaden. Dit gebeurt op basis van zes indicatoren (verkeersveiligheid weg en fiets, doorstroming weg en ov, ontsnippering van de natuur en de gezonde leefomgeving).

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

Financiering

De iNHi geeft de grootste knelpunten aan op de provinciale weg en fietspaden. Een groot deel van deze knelpunten zullen als projecten worden opgenomen. Bij deze verdere uitwerking van de projecten worden de financiële consequenties duidelijk en wordt er gekeken of dit financieel haalbaar is.

Voor de uitvoering van de infrastructurele knelpunten is uiteindelijk een investeringsvolume nodig. De knelpunten worden opgenomen in het iMPI als studiefaseproject. De studies starten niet allemaal tegelijk, gezien de personele capaciteit en de gewenste koppeling met groot- en vervangingsonderhoud. De financiering is pas aan de orde na de kredietaanvraag. Dit vindt na de iNHi plaats in het iMPI.

Communicatie

De vaststelling van de iNHi zal actief worden gecommuniceerd, omdat het gaat over knelpunten op de provinciale wegen en fietspaden die de inwoners van Noord-Holland raken. De iNHi leidt uiteindelijk tot investeringen om die knelpunten op te lossen. De communicatie heeft de focus op het ‘waarom’ en het ‘waar’. Het moet duidelijk zijn waarom de provincie bepaalde keuzes maakt op het gebied van onze infrastructuur en waar de provincie wil gaan investeren.

Inwonersparticipatie

Voor het maken van de iNHi is geen inwonersparticipatie of participatie met de regio toegepast. Bij het uitvoeren van de projecten waarin de knelpunten zitten, wordt er per project gekeken naar wat de juiste vorm van inwonersparticipatie en participatie met de regio is. Na vaststelling

van de iNHi 2024-2028 is de iNHi het kader waarmee de gesprekken gevoerd worden in en met de regio om tot uitvoering te komen.

4. Proces en procedure

Voor de totstandkoming van de iNHi 2024-2028 is geborgd dat er een actueel beeld is van het presteren van de provinciale infrastructuur van 130 wegen en fietspaden. Dit is gevat in de Monitor. Aangevuld met de politieke ambities van de huidige Staten komen we tot de locaties waar de provincie wil investeren. Hiervoor is het volgende proces gevolgd:

Het coalitieakkoord en de beleidskaders (zoals het Perspectief Mobiliteit) zijn het politiek kader. Op basis hiervan zijn de uitgangspunten bepaald die voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk moeten zorgen. De uitgangspunten zijn het afwegingskader waarin ‘aan de knoppen van de zes indicatoren is gedraaid': hoe zwaar wegen de verschillende indicatoren mee? Dit leidt tot de investeringsprioriteit: deze laat zien op welke locaties wil de provincie aan de slag om de knelpunten op te lossen. Met regio-adviseurs en experts is bepaald welke van de 130 wegen en fietspaden dat zijn. Hieruit volgt dat op veel van de hoogst geprioriteerde wegen en fietspaden de provincie al projecten uitvoert. De andere hoog geprioriteerde wegen en fietspaden zijn geanalyseerd. Hieruit volgen zeven knelpuntpakketten die opgenomen worden in het iMPI. In deze pakketten zitten zowel trajecten waarmee we al aan de slag zijn, maar ook nieuwe trajecten.

De zeven knelpuntpakketten die in het iMPI worden opgenomen, zijn:

1. *Fietstrajecten*: met pragmatische maatregelen aan de slag om het fietsnetwerk langs provinciale wegen veilig te maken voor de toekomst.
2. *Smalle wegen*: verkeersveilige wegen inrichten die veelal langs een kanaal of bomenrij liggen.
3. *Duinrandwegen*: wegen langs de kust aan te pakken zodat de vormgeving van de weg past bij de functie en om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierdoor blijft de kust bereikbaar, wordt er ruimte gegeven aan recreatie en natuur en wordt de verkeersveiligheid verbeterd.
4. *Doorstroming ov*: richt zich op het verkleinen van het grootste knelpunt op doorstroming van het ov.
5. *Gezonde leefomgeving*: het doel is om de gezonde leefomgeving te verbeteren en om de veiligheid op de weg en fietskwaliteit te vergroten.
6. *Bereikbare verstedelijking*: grote woningbouwopgaven en de mobiliteit hebben een directe relatie. Specifieke knelpunten moeten in die relatie worden bezien.
7. *Bereikbaarheid economisch centrum*: bestaat uit wegtrajecten die op de indicator doorstroming weg hoog scoren in de buurt van een economisch centrum.

Uit het totale proces volgen doorontwikkelingen voor de iNHi van de volgende bestuursperiode van 2027-2031. Zo willen we inzetten op een multimodale netwerkbeschouwing zodat we ook de toekomstige effecten kunnen meewegen van onder andere de grote woningbouwopgave. De Monitor kijkt nu alleen naar de huidige prestatie. Ook willen we inzicht in het (economisch) belang van de wegen. Daarnaast wordt de Monitor continu geactualiseerd en wordt de Monitor voorbereid om openbaar en interactief opengesteld te worden voor iedereen.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit. Het ontwerpbesluit is door de Gedeputeerde Staten op 20 augustus 2024 vastgesteld.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 20 augustus 2024;

besluiten:

1. De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 vast te stellen;

2. Gedeputeerde Staten opdracht te geven de dertien knelpunten op te nemen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025 (iMPI) en de doorontwikkelingen nader uit te werken en daarop te rapporteren.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie
Noord-Holland

Een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst

Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur
iNHi 2024-2028



INVESTEER

INHOUD

3 **Voorwoord**
4 Leeswijzer

5 **Managementsamenvatting**

8 **Inleiding**
8 Wat is de iNHi?
9 Aanleiding
9 Scope: wat is de iNHi wel en wat niet?
13 Aanpak

14 **DEEL 1 – INVESTERINGSSTRATEGIE**

15 **1. Investeringsstrategie**
15 1.1. Totstandkoming strategie
16 1.2. Uitgangspunten iNHi
16 1.3. Afwegingskader iNHi

18 **2. Investeringsprioriteit**
18 2.1. Ambitielijst
18 2.2. Investeringsprioriteit

22 **3. Het resultaat**
24 3.1. Knelpunten waarmee we al aan de slag zijn
24 3.2. Knelpunten met nieuwe projecten
28 3.3. Al opgeloste en niet opgenomen knelpunten

29 **4. Aan de slag met de iNHi 2024-2028**
29 4.1. Programmeren en prioriteren in iMPI en met de regio
29 4.2. Investeren kost geld
30 4.3. Inspelen op de actualiteit: de iNHi als kader
30 4.4. Doorontwikkeling 2028

32 **DEEL 2 – MONITOR**

33 **5. Monitor**
33 5.1. Doel Monitor iNHi
33 5.2. Datastrategie
34 5.3. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid wegen
37 5.4. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid fietspaden
40 5.5. Leefbaarheid: Gezonde leefomgeving
43 5.6. Bereikbaarheid: Doorstroming wegverkeer
45 5.7. Bereikbaarheid: Doorstroming openbaar vervoer
47 5.8. Ontsnippering van de natuur
50 5.9. Beïnvloedingsindicator: Verstedelijking
52 5.10. Beïnvloedingsindicator: Stikstof

53 **BIJLAGEN**

54 **Bijlage 1 Beleidscontext**

59 **Bijlage 2 Wegtrajecten met locatie-aanduidingen**

62 **Bijlage 3 Ambitielijst**

66 **Bijlage 4 Ambitielijst incl. motivatie investeringsprioriteit**

71 **Bijlage 5 Basisgegevens indicatoren**

73 **Bijlage 6 Netwerklijsten Monitor**

85 **Bijlage 7 Verklarende woordenlijst**

VOORWOORD

Wanneer je kind de fiets pakt naar school of sport, of jij zelf in de auto stapt naar je werk of familie, wil je natuurlijk veilig en het liefst zo snel mogelijk op je plaats van bestemming aankomen. En als je met het openbaar vervoer reist, sta je liever niet alsnog in de file. Woon je langs een provinciale weg, dan heb je daar liefst zo min mogelijk overlast van. Dat geldt voor nu en in de toekomst.

Daarom besteden we als provincie een belangrijk deel van ons geld aan het goed onderhouden van onze (vaar)wegen, fietspaden, bruggen en andere onderdelen van onze infrastructuur. Ondanks dat zien we dat er plekken op onze wegen en fietspaden zijn waar de verkeersveiligheid niet goed genoeg is. Ook zijn er trajecten waar veel files staan en waar bovenal de overlast door het vele verkeer voor de omgeving te groot is. Op die plekken is vaak een grotere investering nodig om het probleem, of soms meerdere problemen, op te lossen. Maar net als iedereen, kunnen we ons geld maar één keer uitgeven. We kunnen niet overal tegelijk investeren en moeten dus keuzes maken.

Voor u ligt de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi). Hierin staat wat de provincie deze bestuursperiode belangrijk vindt bij het maken van die keuzes. Alle 130 wegtrajecten zijn op basis van diverse data beoordeeld op het gebied van onder andere verkeersveiligheid voor de auto en de fiets, gezonde leefomgeving en doorstroming van het ov en de auto. Deze data geven ons inzicht en ook houvast bij investeringsbeslissingen. Wij vinden als college verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs onze provinciale wegen met stip de belangrijkste criteria om ergens te investeren. Daarbij zien wij ook de noodzaak om Noord-Holland bereikbaar te houden.

Op basis van de data én onze politieke ambities ligt er nu een lijst met trajecten waar we zien dat er iets moet gebeuren. Het goede nieuws is dat we op veel van deze trajecten al aan de slag zijn of binnenkort gaan. Toch zien we trajecten waarmee we nog aan de slag willen. Aan de ene kant trajecten waar we relatief eenvoudig enorme sprongen kunnen maken ten behoeve van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Aan de andere kant trajecten waar de problemen complexer zijn en er meer studie nodig is om tot goede oplossingen te komen, zoals trajecten die te maken hebben met de gezonde leefomgeving of woningbouw.



De iNHi helpt ons ook om bij actualiteiten, zoals klachten of initiatieven uit de samenleving, besluiten te nemen. Met de iNHi in de hand kunnen we beargumenteerde keuzes maken of we daar aan de slag gaan en we dat grootschalig of snel kunnen doen. Doordat we keuzes moeten maken, kunnen we niet altijd alles gelijk helemaal oplossen.

Ik ben trots dat we de iNHi kunnen gaan gebruiken om de provinciale wegen en fietspaden te verbeteren op de plekken waar dat het hardst nodig is. Op naar een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst.

Jeroen Olthof

Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu
(regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten
Voorzieningen, Cultuur & Sport
Sponsoring en Evenementen

Leeswijzer

De rapportage bestaat uit twee delen.

Deel 1 is de investeringsstrategie. In hoofdstuk 1 en 2 behandelen we de uitgangspunten en afwegingen en leggen we uit op welke van de 130 wegtrajecten we de prioriteit leggen. Hoofdstuk 3 is het resultaat waar de provincie de ambitie heeft om aan de slag te gaan. Hoofdstuk 4 gaat over het vervolg. Hierin leggen we uit hoe we aan de slag gaan en welke doorontwikkelingen er zijn.

In **Deel 2** staat de Monitor centraal en wordt er ingegaan op de werking hiervan. Elk hoofdstuk behandelt een individuele (beïnvloedings-)indicator.

De rapportage wordt afgesloten met de bijlagen. Deze zijn bedoeld als achtergrondinformatie en verantwoording van de genomen stappen om te komen tot de investeringsstrategie.



MANAGEMENTSAMENVATTING

iNHi 2024-2028
Iedere dag zijn er in Noord-Holland mensen en goederen onderweg. De provincie vindt het belangrijk dat ook in de toekomst mensen en goederen hun bestemming veilig en op tijd bereiken. Hierbij is het van belang dat er zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. We zorgen daarom voor goede wegen en fietspaden, maar ook voor een ov-systeem dat ervoor zorgt dat iedereen van a naar b kan komen. Kortom, als provincie willen we inzetten op duurzame mobiliteit, veiligheid op alle wegen en een gezonde leefomgeving.

Toch zijn er plekken op de infrastructuur van Noord-Holland waar op dit moment de verkeersveiligheid onder druk staat, de kwaliteit van leven langs de wegen achteruit gaat, waar vaak file staat of het openbaar vervoer vertraging oploopt. Als we kijken naar de toekomstige woningbouwprojecten dan wordt een aantal van die knelpunten groter of komen er zelfs nieuwe knelpunten bij.

De provincie kan vanwege schaarste in mensen, grondstoffen, ruimte en financiën niet in één keer alle knelpunten oplossen. Er moeten keuzes gemaakt worden. Dat gebeurt in de **investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)**.

Wat is de iNHi?
De investeringsstrategie helpt Provinciale Staten bij het maken van investeringsbeslissingen voor het verbeteren van het huidige provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Het gaat hier dus om nieuwe projecten. De iNHi is een kader die de afweging laat zien tussen de politieke ambities, beschikbare middelen en data. De iNHi wordt aan het begin van de nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe coalitie en beantwoordt de vraag: **Waar kunnen we als provincie het beste investeren?**

De Monitor
De basis van de iNHi is de Monitor. De Monitor geeft een actueel inzicht van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor bestaat uit zes indicatoren en twee beïnvloedingsindicatoren. De data van de Monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. In de Monitor wordt elk van de 130 wegtrajecten die de Noord-Hollandse infrastructuur kent gescoord op zes indicatoren. Daarnaast zijn er twee beïnvloedingsindicatoren die gekoppeld zijn aan een beleidsdoel. De indicatoren zeggen iets over de huidige prestatie en het gebruik van de infrastructuur. De beïnvloedingsindicatoren zeggen iets over de toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het gebruik van de infrastructuur.

Indicatoren:
1. **Verkeersveiligheid wegen.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van een aantal risicofactoren, namelijk: de inrichting van de weg, de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid en het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers op de weg.
2. **Verkeersveiligheid fiets.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van risicofactoren, zoals wegbreedte, markering, verlichting, erfaansluitingen en een inschatting van de fietsdrukte. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen regionale- en doorfietsroutes, waarbij de laatste aan extra hoge eisen moeten voldoen.
3. **Doorstroming wegverkeer.** We brengen in kaart wat de gemiddelde vertraging is van wegverkeer tijdens de spits.
4. **Doorstroming openbaar vervoer.** Er wordt in kaart gebracht hoe groot de vertraging van de bus is door te kijken naar de vertraging in de spits.
5. **Gezonde leefomgeving.** Het gebruik van de provinciale infrastructuur op het gebied van gezondheidsbelasting wordt in inzichtelijk gemaakt door luchtverontreinig en geluidsbelasting in kaart te brengen.
6. **Ontsnippering van natuur.** We brengen in kaart waar ontsnipperingsmaatregelen op de infrastructuur (denk aan faunapassages) het meeste bijdragen aan de faunaleefgebieden.

Beïnvloedingsindicatoren

1. **Verstedelijking.** We brengen plannen voor woningbouw in kaart en vergelijken deze met de provinciale infrastructuur.
2. **Stikstof.** Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een afname van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

We hebben de afgelopen jaren meer en betere data verzameld over onze infrastructuur. De Monitor is echter geen allesomvattend systeem, maar wel zodaning opgebouwd dat we de uitkomsten kunnen gebruiken voor het bepalen van prioriteiten op de infrastructuur. Meer informatie over de Monitor is te lezen in hoofdstuk 5.

Aanpak iNHi

De aanpak van de iNHi start na de Provinciale Statenverkiezingen met de vaststelling van het coalitie-akkoord. Zo kunnen we de iNHi afstemmen op veranderende politieke wensen en maatschappelijke trends. Daarnaast geeft de aanpak ook ruimte om te schakelen op actualiteiten, zoals urgentie kwesties van een verkeersongeval, klachten of initiatieven uit de samenleving. Om tot een afweging te komen waar de grootste ambities liggen op de 130 wegtrajecten, worden de volgende stappen doorlopen:

Stap 1: Politiek kader (zie voor meer informatie over de afweging en de strategie hoofdstuk 2)

Allereerst wordt antwoord gegeven op de vraag, wat is de ambitie van de provincie en wat vindt zij belangrijk? Weegt verkeersveiligheid zwaarder dan doorstroming? Of vinden we juist dat doorstroming leidend moet zijn bij de keuze om ergens te investeren? En op welke manier willen we als provincie knelpunten oplossen? Voor deze bestuursperiode gelden de volgende uitgangspunten voor de iNHi:

1. De provincie kenmerkt verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets als zeer belangrijk. Hiermee houden we de basis op orde.
2. De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van het verkeer op de omgeving moet omlaag.
3. Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen zijn essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de verschillende regio's. Het verschil zit hier vooral in de beschikbare alternatieven voor het openbaar vervoer.
4. De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

Stap 2: Draaien aan de knoppen (zie voor meer informatie over de knelpunten hoofdstuk 3)

Alle 130 wegtrajecten van de provincie zijn op basis van data onder de loep genomen in de Monitor. De wegdelen zijn beoordeeld op het gebied van de zes indicatoren verkeersveiligheid wegen, verkeersveiligheid fiets, doorstroming wegverkeer, doorstroming openbaar vervoer, gezonde leefomgeving en ontsnippering van natuur. Deze wegdelen zijn vervolgens ‘gewogen’ op basis van het politieke kader. Op basis hiervan draaien we aan de knoppen: hoe zwaar wegen de indicatoren mee? Hierdoor ontstaat het volgende afwegingskader voor de 130 wegtrajecten:

AFWEGINGSKADER					
	Noord-Holland-Noord			Noord-Holland-Zuid	
	Verkeersveiligheid weg	25%		Verkeersveiligheid weg	25%
	Verkeersveiligheid fiets	25%		Verkeersveiligheid fiets	25%
	Gezonde leefomgeving	25%		Gezonde leefomgeving	25%
	Doorstroming weg	25%		Doorstroming ov	25%
	Ontsnippering randvoorwaardelijk			Ontsnippering randvoorwaardelijk	

Het resultaat

Na deze draai aan de knoppen, ontstaat een geprioriteerde lijst van de 130 wegtrajecten, dit heet de ambitielijst. Hierin staan wegtrajecten met knelpunten. Het resultaat van de iNHi bestaat uit twee delen: knelpunten waarmee we al aan de slag zijn en knelpunten waarmee we als nieuw project mee aan de slag willen.

Met een deel van deze knelpunten zijn we al aan de slag. Deze staan geprogrammeerd in het iMPI. Voorbeelden van deze knelpunten zijn:
- *N250-1 Den Helder:* Maritiem Cluster en Bereikbaarheid Den Helder.
- *N232-2 Schipholweg Badhoevedorp:* overdrachtsgesprekken met de gemeente Haarlemmermeer en de bijbehorende herinrichting.
- *N203-1 Krommenie:* project A8A9 en de kortetermijnmaatregelen om de huidige leefbaarheid te verbeteren.
- *N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort:* reeds een project bij de provincie.
- *N247-5 Oosthuizen:* hier vindt onderhoud plaats, maar de scope moet gezien de hoge score op verkeersveiligheid worden uitgebreid.
- *N236-1 Driemond:* lopend project verkeersveiligheid en kantmarkering.

De Investeringsprioriteit geeft daarnaast een aantal knelpunten aan waarmee we aan de slag willen. Deze staan niet als project in het iMPI. Hierbij is ook gekeken naar een aantal randvoorwaarden, namelijk: ontsnippering, woningbouwontwikkelingen en meekoppelkansen voor groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. We zien bij sommige trajecten dat ze dezelfde soort problematiek bevatten. Deze zijn daarom geclusterd in onderstaande knelpuntpakketten:

	Bestaande projecten:	Nieuwe projecten:
Fietstrajecten:	N236-1 Driemond N245-3 Dirkshorn-Schagen N247-5 Oosthuizen-A7 N524-1 Bussum-Hilversum	N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg N231- 1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel N522-1 Amstelveen-Amsterdam
Smalle wegen:	N203-2 Uitgeest-Castricum	N246-2 Nauerna- Westzaan N240-3 Medemblik- Wieringerwerf N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer N247-4 Edam-Oosthuizen
Duinrandwegen:	N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort	N511-1 Egmond-Bergen N512-2 Castricum-Egmond N502-1-2-3 Petten-Julianadorp
Gezonde leefomgeving:	N250-1 Den Helder N203-1 Krommenie	N208-1/-2/-3 Haarlem
Doorstroming ov:	N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland N232-3 Schipholweg-Badhoevedorp N232-4 Schiphol Oost-Oude Meer	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen.
Bereikbaarheid verstedelijking:	N241-1 Opmeer-Wognum	N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9
Bereikbaarheid economisch centrum:	N240-6 WFO-terrein	

Stap 3: iNHi 2024-2028 gereed (zie voor meer informatie over de gevolgen van de iNHi hoofdstuk 4)
De wegtrajecten die uit stap 2 volgen worden opgenomen in het iMPI.

Inspelen op de actualiteit
Na vaststelling is de iNHi 2024-2028 het kader waaraan actualiteiten worden getoetst. De iNHi kan door Gedeputeerde en Provinciale Staten worden gebruikt om een politiek besluit te onderbouwen: is het opportuun om wel of niet, groot of klein te investeren op die specifieke actualiteit van een ongeval, klacht of initiatief uit de samenleving?

Stap 4: Doorontwikkeling iNHi
Dit is de start voor de continue actualisatie van de data in de Monitor. En de start voor de doorontwikkeling naar de iNHi voor de volgende collegeperiode van 2027-2031.

INLEIDING

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat ze die bestemming veilig en op de afgesproken tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. We zorgen voor schone en veilige wegen en fietspaden en voor voldoende en kwalitatief openbaar vervoer. We ontwikkelen, testen en gebruiken de allernieuwste technologieën om klaar te zijn voor de toekomst. We maken het makkelijker om te kiezen om te wandelen, te fietsen, het openbaar vervoer te gebruiken of om te kiezen voor deelconcepten zoals deelfietsen, deelscooters of deelauto's.

Vanuit die gedachte investeert de provincie in het verbeteren van haar infrastructuur. De ambitie is een veilig, gezond en bereikbaar netwerk met de blik op de toekomst. Daarbij is het noodzakelijk om keuzes te maken. In welke wegen en fietspaden investeren we als eerst? De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi) helpt Provinciale Staten bij het maken van deze keuzes voor de huidige bestuursperiode. Daarbij weten we dat mobiliteitsprojecten meestal langer duren dan een bestuursperiode van vier jaar. Een infrastructureel project van start verkenning tot oplevering van de weg duurt meestal vijf tot soms wel vijftien jaar, afhankelijk van de complexiteit. Soms zelfs langer.

Daarnaast hebben we rekening te houden met trends en ontwikkelingen in de mobiliteit, zoals prijsstijgingen van materiaal, materieel en mensen en het effect op de financiële zekerheid en planbaarheid. Andere zaken zijn het tekort aan uitvoeringskracht in de eigen organisatie en in de markt met effect op de snelheid waarmee geprogrammeerde ontwikkelingen tot resultaat komen. Er is een gebrek aan ruimte om te bouwen. Denk hierbij aan de fysieke ruimte, stikstofruimte en gezondheidseffecten. Dit vraagt om het maken van keuzes.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op wat de iNHi precies is.

Wat is de iNHi?

De iNHi geeft antwoord op de vraag: **waar kunnen we als provincie het beste investeren?** De iNHi geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur en helpt om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot **investeringsbeslissingen**. De iNHi identificeert knelpunten en ontwikkelingen die worden geprogrammeerd in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI).

De iNHi heeft drie onderdelen: de **Monitor**, het **afwegingskader** en de **Investeringsprioriteit**. In dit rapport beschrijven we deze drie onderdelen en daarmee komen we tot het antwoord: **daarom investeert de provincie daar op de provinciale infrastructuur.** Deze rapportage is de uitwerking van de **Aanpak** en Monitor iNHi[1] die in 2023 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

De Monitor is de basis van de iNHi. Het doel van de Monitor is om actueel inzicht te geven in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. Oftewel, hoe goed doet de weg of het fietspad het op specifieke onderwerpen zoals verkeersveiligheid? Maar ook hoe groot is het effect van de weg op de gezonde leefomgeving. De Monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. De volgende afbeelding geeft een overzicht van de indicatoren die zijn uitgewerkt in de Monitor.

1 De geactualiseerde Monitor iNHi is opgenomen in Deel 2 van deze rapportage.



Het gaat om zes **indicatoren**. Deze indicatoren zijn direct te relateren aan beleidsdoelen. Het uitgangspunt is dat de provinciale infrastructuur bijdraagt aan integrale opgaven, ook buiten het mobiliteitsveld. Daarom kijken we voor wegverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer naar doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de impact op de leefomgeving. Zo geeft de Monitor inzicht op de impact van het gebruik van de infrastructuur op de gezonde leefomgeving (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) en op kansen voor ontsnippering van natuur.

We kijken daarnaast naar twee **beïnvloedingsindicatoren**. Dat zijn indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe infrastructuur wordt gebruikt: 1. Verstedelijking: de plannen voor woningbouw zijn bekend, wat onvermijdelijke extra mobiliteitsvragen met zich meebrengen. Verstedelijking heeft invloed op de drukte op de weg, fietspaden en in het openbaar vervoer. Extra verkeer heeft ook effect op verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtverontreiniging. 2. Stikstof: hierbij wordt gekeken naar de stikstofdepositie in natuurgebieden als gevolg van het gebruik van provinciale wegen.

Aanleiding

De huidige iNHi dateert uit 2014. Naast dat de data over de provinciale infrastructuur geactualiseerd moet blijven, zijn we ook anders gaan denken over mobiliteit. Dit nieuwe denken is vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit, dat in 2021 is vastgesteld door Provinciale Staten en is bevestigd in het coalitieakkoord 2023-2027 Verbindend Vooruit. De iNHi is hiervan de uitwerking voor de provinciale infrastructuur. In het Perspectief Mobiliteit is vastgesteld dat de provincie zich richt op de mobiliteitstransitie met de 3V's van het verminderen, verbeteren en veranderen van mobiliteit. Dit is om de tien belangrijkste opgaven voor de mobiliteit het hoofd te bieden[2]. De iNHi geeft inzicht in de opgaven voor bereikbare woningen en bedrijven en goede dagelijkse deur- tot deurreizen. Met een opgave voor lopen, fietsen, de ketenreis en het voorkomen van de negatieve effecten van mobiliteit.

De provincie heeft behoefte aan een strategie die aansluit op de bestuurlijke periode van vier jaar. En zo een uitwerking geeft aan nieuwe bestuurlijke ambities en maatschappelijke ontwikkelingen. De investeringsstrategie is bovendien het kader om gedurende de bestuursperiode te kunnen reageren op ontwikkelingen en de actualiteit.

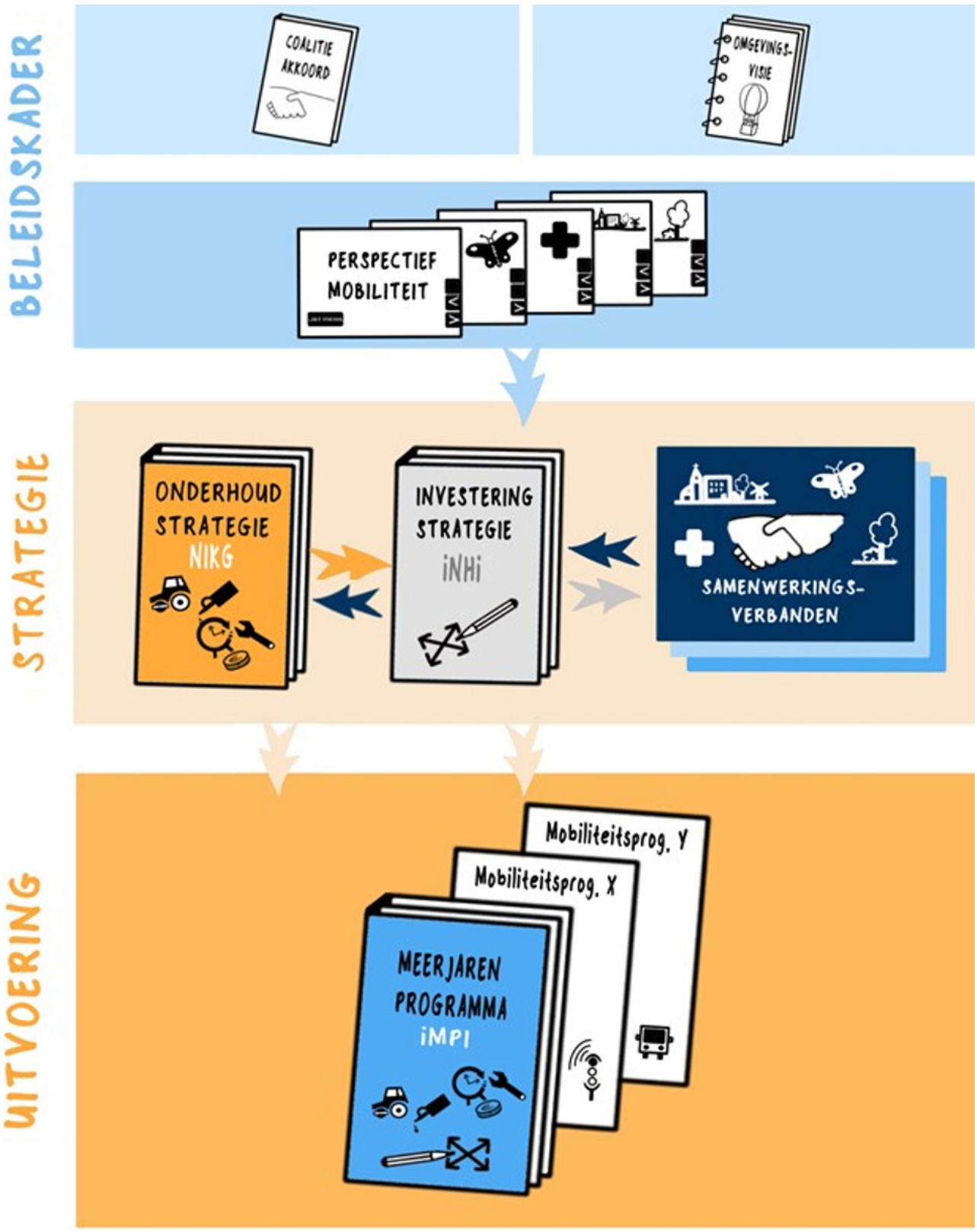
Sinds 2014 is er meer kennis en data opgebouwd over het presteren van onze infrastructuur. Inmiddels beschikken we ook over data van het presteren van de fietsinfrastructuur en hebben we inzicht in kansen voor ontsnippering van de natuur. Daarnaast zijn de data en de verwerking van de data over de doorstroming, verkeersveiligheid en de gezonde leefomgeving flink verbeterd.

Scope: wat is de iNHi wel en wat niet?

Het coalitieakkoord en het Perspectief mobiliteit geven de provinciale prioriteiten en ambities voor de regionale mobiliteit. Dit is nog niet concreet genoeg om te weten waar we onze provinciale infrastructuur moeten aanpakken. Daarom stellen we iedere vier jaar een iNHi op, waarin is uitgewerkt welke infrastructuur moet worden verbeterd of uitgebreid. Ook stellen we elke vier jaar de **Nota infrastructurele Kapitaalgoederen** (**NIKG**) op om uit te werken op welke wijze deze infrastructuur onderhouden of vervangen moet worden. Bij beide strategieën gaat het om dezelfde provinciale infrastructuur en zijn daarom nauw verbonden. Uit beide strategieën komen projecten voort die worden geprogrammeerd in het integraal **Meerjarenprogramma Infrastructuur** (**iMPI**).

De relatie van de iNHi met de beleidskaders van de provincie, de NIKG en samenwerking met de regio en de uiteindelijke uitvoering staat schematisch weergegeven in de volgende figuur.

2 Bijlage 1 Beleidscontext: De tien opgaven voor mobiliteit volgen uit het Perspectief Mobiliteit (Noord-Holland september 2021) en zijn gevisualiseerd in bijlage 1: Beleidscontext.



Figuur 1: Beleidscontext iNHi (illustratie: Sylvia Beliën).

Verschil en overeenkomst Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG): de NIKG beschrijft hoe het bestaande areaal in stand wordt gehouden, terwijl de iNHi gaat over investeringen die iets aan de infrastructuur toevoegen of de functie ervan verbeteren. Deze twee documenten vormen de basis voor de vervangings-, verbeter-, en uitbreidingsprojecten op de provinciale infrastructuur. Beide documenten vormen de afwegingskaders voor de noodzaak van infrastructurele projecten. Wanneer besloten wordt dat er infrastructurele aanpassingen nodig zijn, worden deze in het iMPI opgenomen. De verschillen tussen beide documenten, en hun focus, kunnen worden uitgelegd aan de hand van een metafoor over een huis. Bij instandhouding (NIKG) valt dan te denken aan het schoonhouden van de ramen (dagelijks onderhoud), het schilderen van de kozijnen (onderhoud), het vervangen van dragende onderdelen of de fundering (renovatie) of het bij 'einde levensduur' slopen en opnieuw opbouwen van het huis (vervanging). Onder uitbreidingen en functieveranderingen (iNHi) moet gedacht worden aan een nieuwe uitbouw (uitbreiding) of een slaapkamer ombouwen tot studeerkamer (functieverandering).

Huidig provinciaal netwerk van wegen en fietspaden: de iNHi heeft alleen betrekking op investeringsbeslissingen voor het beter presteren van het provinciaal netwerk van wegen en fietspaden. Met het bepalen van de investeringsprioriteiten wordt niet gekeken naar prognoses voor de toekomstige woningbouw en de trends en ontwikkelingen in de infrasector. Deze data is nog niet goed gevalideerd beschikbaar. Investeringen in bestaande provinciale vaarwegen, (H)OV-banen en voetpaden zijn geen onderdeel van de iNHi 2024-2028. Hier ontbrak betrouwbare informatie gedurende de totstandkoming van de Monitor. Nieuwe verbindingen (en dus nieuwe wegen) vallen buiten de scope van de iNHi.

Opdeling trajecten: (zie figuur volgende pagina).

- Het provinciale wegennetwerk is door middel van een verkeerskundige indeling onderverdeeld in 130 trajecten. Een traject bestaat uit meerdere wegvakken, van kruispunt tot kruispunt. We verzamelen informatie over het presteren van de infrastructuur op het niveau van trajecten. Dit is een passend detailniveau om te prioriteren tussen knelpunten.
- De trajecten opgedeeld in Noord-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid om zo een betere invulling te kunnen geven aan de mobilitietsbehoeftes in de verschillende regio's. Dit wordt in hoofdstuk 1.1. verder uitgelegd. Hierin zijn de bestuurlijke regio's gevolgd. In enkele gevallen zijn uitzonderingen gemaakt. Deze worden uitgelegd in bijlage 2 Wegtrajecten met locatie-aanduidingen.
- Het fietsnetwerk is opgedeeld in 293 fietstrajecten, waarbij is gekeken naar het type fietsvoorziening. De 293 fietstrajecten zijn in dit geval omgerekend naar de 130 **wegtrajecten**.
  NB: de wegtrajectindeling en benamingen zijn niet gelijk aan de trajectindeling in het iMPI en de NIKG..



Figuur 2. Kaart trajectindeling iNHi.

Aanpak

Er wordt doorlopend gewerkt aan het actueel houden en verbeteren van de Monitor. Elke vier jaar wordt er een nieuwe iNHi vastgesteld. De iNHi bestaat uit de meest recente inzichten uit de Monitor en de door de politiek bepaalde Investeringsprioriteit. Om tot een afweging te komen waar de grootste ambities liggen op de 130 weg- en fietstrajecten, worden de volgende stappen doorlopen die zijn weergegeven in onderstaande figuur:

Stap 1:
Politiek kader

Mijlpaal: totstandkoming afwegingskader
Het coalitieakkoord vormt het startschot voor een nieuwe iNHi-cyclus. Het coalitie-akkoord met nieuwe ambities biedt, naast ontwikkelingen in beleidskaders, het inhoudelijke, politiek kader voor de investeringsstrategie. Dat geeft invulling aan de uitgangspunten en het afwegingskader van de iNHi. Dit geeft antwoord op de vraag: waarom willen we waar investeren op de provinciale infrastructuur?

Stap 2:
Draaien aan de knoppen

Mijlpaal: totstandkoming Investeringsprioriteit
Met het afwegingskader draaien we aan de knoppen: hoe zwaar wegen de indicatoren mee. Hieruit volgt een geprioriteerde lijst van alle weg- en fietstrajecten waar een oplossing gevonden moet worden voor één of meerdere knelpunten. Dit is de Investeringsprioriteit.

Stap 3:
iNHi gereed

Mijlpaal: vaststelling iNHi 2024-2028 met programmering iMPI en de iNHi als kader
De wegtrajecten met knelpunten uit stap 2 worden geprogrammeerd in het iMPI. Na vaststelling is de iNHi het kader waaraan actualiteiten worden getoetst: is het opportuun om hier wel of niet, groot of klein te investeren. De iNHi wordt gebruikt om dit politieke besluit te onderbouwen.

Stap 4:
Doorontwikkeling iNHi

Continue actualiseren en doorontwikkelen van de iNHi en de Monitor.
De data in de Monitor wordt continue geactualiseerd en verbeterd. Ook wordt er in deze stap gewerkt aan eventuele doorontwikkelingen voor de volgende collegeperiode.

DEEL 1 – INVESTERINGSSTRATEGIE

We stellen een investeringsstrategie op voor de provinciale infrastructuur. waarmee we zorgen voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. In Deel 1 wordt uiteengezet op welke infrastructuur we deze bestuursperiode gaan investeren en welk kader we hanteren wanneer zich incidenten voordoen of verzoeken worden gedaan.

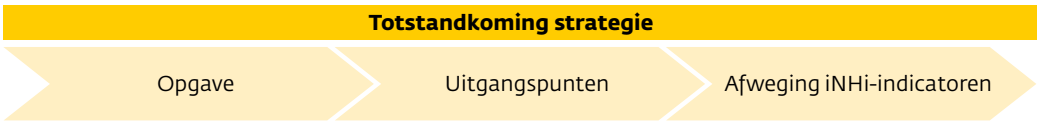


1 INVESTERINGSSTRATEGIE

1.1. Totstandkoming strategie

Met het coalitieakkoord is er extra investeringsruimte beschikbaar gesteld voor verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur. In de iNHi maken we keuzes waar we deze investeringen het meest effectief kunnen inzetten. Naast scherpe keuzes gaat het ook om slimme keuzes, waarin opgaven zo veel mogelijk gecombineerd worden voor een zo groot mogelijk maatschappelijk effect. Scherpe en slimme keuzes maken willen we allemaal. Maar wat houdt dat in voor de provinciale infrastructuur de komende jaren? Dat vraagt om een strategie. Met de **investeringsstrategie**, die in dit hoofdstuk wordt toegelicht, geven we antwoord op deze vraag.

We stellen een investeringsstrategie op voor de provinciale infrastructuur. Daarin wordt beantwoord op welke infrastructuur we deze bestuursperiode gaan investeren en welk kader we hanteren wanneer zich incidenten voordoen of (ad-hoc) verzoeken worden gedaan. De strategie vormt zich vanuit de opgaven die we zien. Op basis hiervan wordt een afweging gemaakt.



De provincie staat voor een grote **opgave** om de mobiliteit op onze wegen en fietspaden te verbeteren hieronder staan vijf opgaven beschreven die veel invloed hebben op de iNHi:

A. **Verkeersveiligheid:** elk slachtoffer is er één te veel. De afgelopen tien jaar zien we dat het aantal ongevallen op de Noord-Hollandse wegen toeneemt. Daarnaast is fietsen een steeds belangrijkere vorm van mobiliteit. Ondanks alle inspanningen voor verkeersveiligheid op onze provinciale infrastructuur blijft de verkeersveiligheid voor fietsers achter bij die van andere verkeersdeelnemers.
B. **Schaarste:** de woningbouwopgave leidt tot onvermijdelijke groei van de mobiliteit. De belasting van de infrastructuur neemt daarmee toe. Alles is nodig om de groei te kunnen opvangen, zoals ook staat beschreven in het Perspectief Mobiliteit: de mobiliteitstransitie naar fiets, bus, trein en deelmobiliteit, maar ook nog steeds de auto. Dit vraagt om brede oplossingen. Schaarste is er in de fysieke ruimte, maar ook in de milieuruimte (stikstof, ontsnippering van natuurgebieden, kwaliteit van lucht en geluid), arbeidsmarkt en financiële middelen door in te zetten op de mobiliteitstransitie kan het infrastructuurnetwerk efficiënter worden ingericht (denk o.a. aan Smart Mobility). Is het belangrijk om het gebruik te spreiden, (zoals werkgevers- en onderwijsaanpak) en het dempen van automobiliteit vanuit nieuwe woningbouwontwikkelingen.
C. **Verschillen tussen de regio's:** de opgaven in de regio's Noord-Holland-Noord (NHN) zijn anders dan in Noord-Holland-Zuid (NHZ). Hierbij zien we verschil in de noodzaak van de stedelijke en regionale autobereikbaarheid, mede in het kader van mobiliteitsrechtvaardigheid[3]. In de meer stedelijke regio's in NHZ is een goed ov-alternatief beschikbaar. In de meer landelijke regio's in NHN is dit alternatief minder goed beschikbaar. We zetten wel stevig in op fijnmazig openbaar vervoer en publieke mobiliteit in NHN. Uitzonderingen op het ov-alternatief in NHN zijn de gemeentes Hoorn en Alkmaar. Deze gemeentes zijn scharnierpunten voor de autobereikbaarheid tussen Noord en Zuid. Daarom vallen deze gemeentes onder de NHN-regio met meer aandacht voor de autobereikbaarheid.
D. **Vervangingsopgave:** er is sprake van een grote vervangingsopgave op ons bestaande infrastructuurnetwerk. Hier zijn schaarse financiële middelen en personeel voor nodig werk met werk maken met de verbeter- en uitbreidingsprojecten biedt kansen.

3 Mobiliteitsrechtvaardigheid houdt voor de provincie Noord-Holland in dat alle bewoners volwaardig mee kunnen doen aan de maatschappij dankzij het vervoerssysteem.

E. **Gezonde leefomgeving**[4]**:** Met de vaststelling van de Startnotitie Gezonde leefomgeving is het belang van een gezonde leefomgeving door de provincie benadrukt. Dat betekent dat een gezonde leefomgeving een hoge prioriteit krijgt in de aanpak van knelpunten.

1.2. Uitgangspunten iNHi

We zien dat we te maken hebben met grote opgaven, ambities, trends en ontwikkelingen die iets betekenen voor de infrastructuur van de provincie (zie voor een nadere uitwerking bijlage 1. Beleidscontext). Tegelijkertijd zien we vanuit de Monitor knelpunten op de infrastructuur. De vraag is hoe we de politieke ambities kunnen koppelen aan deze knelpunten. Dat leidt tot het tweede deel van de strategie, namelijk uitgangspunten en het **afwegingskader**. De uitgangspunten zijn opgesteld in lijn met het coalitieakkoord en het Perspectief Mobiliteit. In een vroeg stadium zijn Gedeputeerde Staten en de Statencommissie Ruimte uitgenodigd hierover mee te denken. Het resultaat zijn deze drie uitgangspunten:

1. **Verbeteren verkeersveiligheid:** De provincie wil vol inzetten op een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom gaan we de verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets verbeteren. Hiermee willen we de basis op orde houden.
2. **Verminderen nadelige effecten voor de gezondheid leefomgeving:** De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van het verkeer op de omgeving moeten omlaag.
3. **Bereikbaarheid Noord en Zuid:** Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen is essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de regio's Noord-Holland-Noord (NHN) en Noord-Holland-Zuid (NHZ). In NHZ zijn er goede alternatieven voor de autobereikbaarheid met o.a. het openbaar vervoer. Als de doorstroming voor het openbaar vervoer op provinciale wegen onder druk staat, moet hier extra aandacht voor zijn. In NHN is het ov-alternatief op dit moment nog onvoldoende beschikbaar voor de bereikbaarheid[5]. In NHN vraagt de autobereikbaarheid om extra aandacht. De scheidingslijn tussen NHN en NHZ behoeft nog wel enige nuance. Alkmaar is bijvoorbeeld een grensgebied, aangezien dit een stedelijk gebied is in NHN. Echter, Alkmaar functioneert als scharnierfunctie voor de regio waarin de auto nog dominant is. De oplossing voor doorstroming kan zijn in ov of aanpassingen aan de infrastructuur.
4. **Verminderen ontsnippering van natuur door wegen:** De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

1.3. Afwegingskader iNHi

De bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald naar onderstaande afweging van de iNHi-indicatoren:

AFWEGINGSKADER					
	Noord-Holland-Noord			Noord-Holland-Zuid	
	Verkeersveiligheid weg	25%		Verkeersveiligheid weg	25%
	Verkeersveiligheid fiets	25%		Verkeersveiligheid fiets	25%
	Gezonde leefomgeving	25%		Gezonde leefomgeving	25%
	Doorstroming weg	25%		Doorstroming ov	25%
	Ontsnippering randvoorwaardelijk			Ontsnippering randvoorwaardelijk	

In de tabel wordt het stevigst aan de knoppen gedraaid van de indicatoren verkeersveiligheid weg en fiets en gezonde leefomgeving. Samen vormen zij 75% van de afweging. Daarnaast is doorstroming van belang, maar dat verschilt voor Noord-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid. In NHN zijn de alternatieven voor de auto nog minder. Met de inzet van onder andere het Perspectief Mobiliteit en Visie Publieke Mobiliteit wordt hieraan gewerkt. Maar voor de huidige knelpunten is er soms nog geen oplossing. In NHZ willen we het alternatief voor de auto extra stimuleren.

4 Startnotitie Gezonde Leefomgeving: vaststelling Gedeputeerde Staten in mei 2024.

5 Het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland-Noord (2024) en de Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland (2024), mede t.b.v. de aanstaande ov-concessie Noord-West-Noord-Holland van 2028, geeft invulling aan het verbeteren van het openbaar vervoeraanbod in Noord-Holland-Noord. De stellingname is: niet meer, maar beter ov. Dit is geen onderdeel van de iNHi.

Door het 'draaien aan de knoppen' van de indicatoren worden alle 130 wegtrajecten geprioriteerd in de **ambitielijst**. Het wegtraject met de grootste gecombineerde knelpunten scoort hoogst. Hier is de ambitie het grootst om aan de slag te gaan. Het wegtraject met het kleinste enkele knelpunt scoort het laagst en is navenant de ambitie het kleinst. De ambitielijst zal in het volgende hoofdstuk verder worden toegelicht.
Naar aanleiding van bovenstaande afweging zijn er nog vier belangrijke punten waarmee rekening wordt gehouden bij het bestuderen van de iNHi-knelpunten die hoog scoren:

- **Ontsnippering:** ontsnippering wordt altijd meegenomen in de infraprojecten en is daarmee als indicator niet sturend in de programmering. Ontsnippering wordt bij alle iNHi-knelpunten namelijk standaard in de projectscope meegenomen[6]. Als de ontsnippering ontstaat of verergerd bij werkzaamheden aan de infrastructuur volgend uit de iNHi, dan wordt dit bekostigd uit het budget voor de infrastructuur. De veroorzaker betaalt. In het geval van beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen worden ontsnippermaatregelen meegewogen op technische inpasbaarheid en financiële haalbaarheid uit het budget voor Natuur en Landelijk gebied.
- **Woningbouw:** woningbouwontwikkelingen hebben ook invloed op het infrastructuurnetwerk. Meer woningen betekent meer bewegingen op het netwerk. Dit kan ervoor zorgen dat sommige netwerken in de toekomst (verder) overbelast raken. Bij het analyseren van de knelpunten wordt daarom gekeken naar de **plancapaciteit** tot en met 2030.
- **Meekoppelkansen groot onderhoud en vervanging:** er wordt gekeken of de iNHi-knelpunten gekoppeld kunnen worden aan groot onderhoud en/of vervangingsinvesteringen.
- **Stikstoftrajecten:** de indicator stikstof brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een reductie van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. We houden hiermee rekening bij de analyse van de wegtrajecten rekening hiermee.

6 Conform besluit door Gedeputeerde Staten dd. 7 december 2021.

2 INVESTERINGSPRIORITEIT

In dit hoofdstuk worden alle processtappen doorlopen van de uitkomsten van het afwegingskader. Nadat er is gedraaid aan de knoppen (zie 1.2 en 1.3) beschikken we over een geprioriteerde lijst met scores per wegtraject. Dit is de ambitielijst. Vervolgens hebben we de resultaten geduid en context gegeven. Deze verrijking is de Investeringsprioriteit, want we gaan niet zomaar met de top-10 aan de slag. Er is meer inzicht nodig.

2.1. Ambitielijst

De ambitielijst geeft inzicht in welke wegtrajecten de grootste knelpunten kennen en dus prioriteit krijgen bij het doen van investeringen. Hiermee is per wegtraject inzichtelijk hoe deze relatief scoort ten opzichte van andere wegtrajecten.

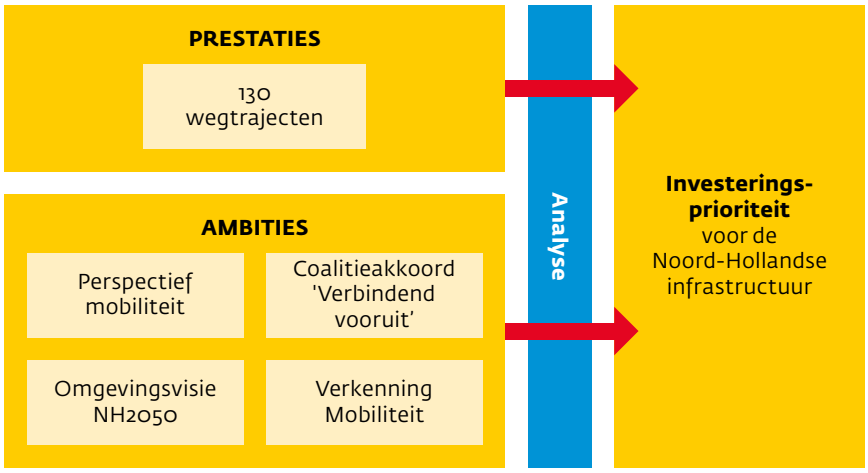
De praktijk laat zich helaas niet in zijn geheel vangen in een model. De uitkomsten zijn niet allesbepalend. Ze geven wel een goed inzicht waar op de provinciale infrastructuur de urgentie het grootst is. De ambitielijst is het startpunt om te komen tot de belangrijkste knelpunten die de provincie wil aanpakken.

De volledige ambitielijst inclusief alle scores per wegtraject is terug te vinden in bijlage 3. De wegtrajectcodes hebben allemaal ook een locatie-aanduiding. Deze is beschikbaar in bijlage 2.

2.2. Investeringsprioriteit

De ambitielijst leidt niet direct tot de Investeringsprioriteit, maar is wel een belangrijk ingrediënt. Om de Investeringsprioriteit te bepalen zijn de prestaties van de provinciale infrastructuur geanalyseerd met behulp van de Monitor en de beleidsambities in gedachten. Kennis van regioadviseurs en experts is benut om de knelpunten en de data per wegtraject te interpreteren de geprioriteerde lijst is hierin leidend geweest. Expert judgement is toegepast om het knelpunt te kunnen duiden en om meer context te geven. Dit leidt tot investeringsbeslissingen en opname in het iMPI.

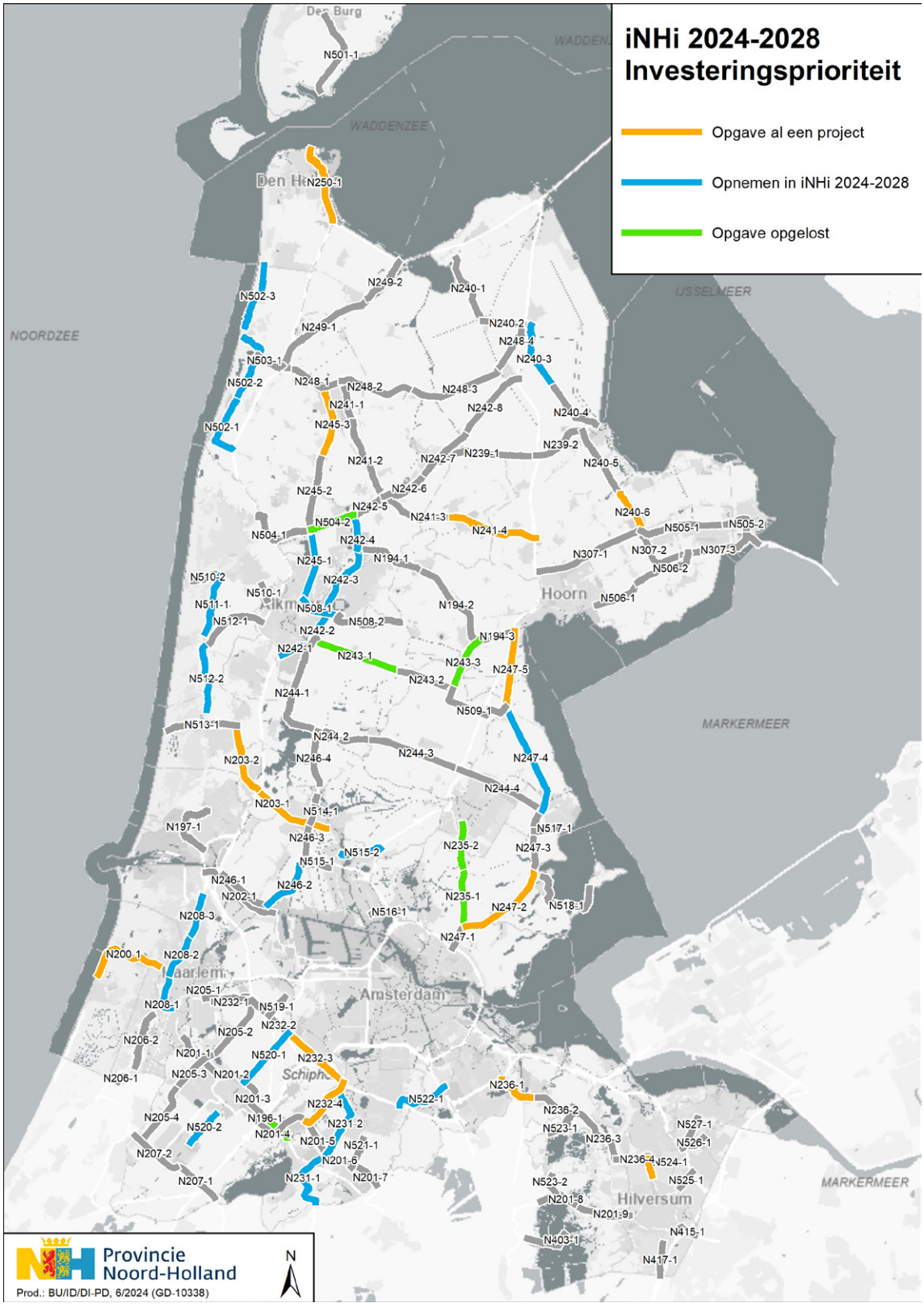
Dit is schematisch weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 3: Bepalen van de Investeringsprioriteit vanuit prestaties en ambities.

Een uitsnede van de ambitielijst met beknopte motivatie voor de Investeringsprioriteit is weergegeven in de volgende kaart en tabel. De volledige tabel met alle 130 wegtrajecten en meer uitgebreide motivatie is terug te vinden in bijlage 4. De volgende uitsnede bevat alle trajecten die opgenomen worden in de iNHi 2024-2028 om te programmeren in het iMPI, inclusief motivatie. Daarnaast laat het de grote opgaven zien die al worden uitgewerkt tot project.

We kijken breder dan alleen naar de top 10. Er is bij de analyse gekeken naar de top-25 van de ambitielijst en de top-10 van de individuele indicatoren verkeersveiligheid weg en fiets en gezonde leefomgeving, omdat we deze het meest belangrijk vinden op ons netwerk. Uit de analyse van de ambitielijst blijkt dat de hoogst geprioriteerde wegtrajecten in veel gevallen projecten zijn waar we al bezig zijn de knelpunten op te lossen (oranje in de tabel). Daarnaast signaleren we opgaven voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk waar we nog niet aan de slag zijn. Dit zijn nieuwe knelpunten die opgenomen worden in de iNHi 2024-2028 (blauw in de tabel). Op overige wegtrajecten is de score dusdanig laag dat is deze niet op te nemen (wit in de tabel). Of dit zijn wegtrajecten waar we kortgeleden een project hebben opgeleverd waarmee het knelpunt (deels) is opgelost. Deze data was nog niet verwerkt (groen in de tabel).



Figuur 4. Kaart Investeringsprioriteit.

Classificatie	Wegtraject	Regio		Motivatie	Ontsnipper-opgave
1	N250-1	NHN	Opgave is al een project	De slechts scorende weg van Noord-Holland heeft de grootste opgave op gezonde leef-omgeving. Deze problematiek is geprogrammeerd in iMPI-project alg-41 en worden meegenomen in het Maritiem Cluster.	
2	N247-2	NHZ	Opgave is al een project	Dit wordt opgepakt als het project Onderdoorgang Broek in Waterland (iMPI-project N247-22), onderdeel van 'Bereikbaarheid Waterland'.	
3	N232-3	NHZ	Opgave is al een project	Gemeente Haarlemmermeer wil de Schipholweg bij Badhoevedorp overnemen tbv de ruimtelijke ontwikkelingen. Er loopt een gezamenlijke studie, iMPI-project o.a. N232-15.	
4	N242-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming door o.a. een smal spoorviaduct. Reeds onderdeel van iMPI-project N242-29. De verkenning zit in de Regionale investeringsagenda Alkmaar. De scope vraagt verbreding met meer inzicht op een breder netwerkniveau. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar met directe relatie tot de grote woningbouwopgave in NHN. Integrale inzet op 3V's is essentieel. Bezien in combinatie met de N242-1 (57), -2 (117), -4 (59), N245-1 (101), N508-1 (57) en de Rijksweg N9 (-).	Geen
5	N522-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op de inrichting van de fietspaden. Datacorrectie voor score doorstroming OV na oplevering van het project Brug Ouderkerk a/d Amstel.	Klein
6	N231-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	We gaan op zoek naar doorstromingsmaatregelen voor het OV met de grote woning-bouwopgave in de omgeving. Dit wegtraject is onderdeel van de studie Bosrandweg - Fokkerweg (iMPI-project N232-14/-16).	Minimaal
7	N247-4	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid door relatie smalle wegprofielen en bruggen. Pragmatische maatregelen op kruispunten, incl. de bushaltes.	Middel-groot
8	N196-1	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond project HOVASZ, data nog niet verwerkt. Datacorrectie nodig op eigendom fietspad (Haarlemmermeer).	
9	N203-1	NHZ	Opgave is al een project	De huidige problematiek wordt opgepakt in het project A8A9 en in de kortetermijn-maatregelen Krommenie om de huidige leefbaarheid te verbeteren. [iMPI-project N203-01 en -16]	
10	N243-3	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond iMPI-project N243-06, data nog niet verwerkt.	
11	N208-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op gezonde leefomgeving en de verkeersveiligheid doordat deze provinciale weg een binnenstedelijke weg is door Haarlem met veel kruisend fietsverkeer. Dit geldt voor de gehele route van de N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek.	Geen
12	N243-1	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond iMPI-project N243-06, data nog niet verwerkt.	
12	N512-2	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheids-knelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512. Tevens een stikstoftraject.	Groot
14	N203-2	NHZ	Opgave is al een project	Dit is reeds de trajectstudie N203c gedeelte A9 N513. (iMPI-project N203-17)	
15	N501-1	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert opinion. Knelpunt ontstaat door wachtrijen richting de pont. Hiervoor worden pragmatische verkeersmaatregelen ingezet.	
16	N504-2	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met iMPI-project N504-09, data nog niet verwerkt.	
17	N520-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen
17	N527-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Is eerder al een verkenning geweest met andere wegbeheerders. Doorstroming OV verbetert alleen met grootschalige ingreep bij snelwegaansluiting. Nu geen maatregelen voorzien.	
19	N206-2	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. In de studie Bereikbaarheid kust wordt de fietsverbinding verder verkend.	
19	N236-1	NHZ	Opgave is al een project	Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden iMPI-code alg-45.	
19	N240-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid op een smalle weg. Pragmatisch aanpakken met een aanpak voor smalle wegen.	Geen
20	N206-2		Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. Daarnaast loopt de studie Bereikbaarheid kust waarin de fietsverbinding verder wordt verkend.	
22	N520-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen
23	N515-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Huidige kwaliteit past niet bij doorfietsroute. Dit wordt gekoppeld aan de iMPI-projecten naar het fietspad en de bushalte Zaanse Schans, iMPI-project N515-07/-09.	Minimaal
24	N231-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken.	Geen
26	N511-1	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door vergelijkbare situatie als de N512-2 (13). Koppelen aan de voorgestelde aanpak voor de hele route N511-N512.	Klein
27	N208-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Zie N208-2 (12).	Geen

Classificatie	Wegtraject	Regio		Motivatie	Ontsnipper-opgave
28	N241-4	NHN	Opgave is al een project	Opgave niet opnemen, provincie sluit wel aan bij een externe studie van gemeente Medemblik. De provincie zal dit wegtraject niet zelf opstarten vanwege de lage scores. De woningbouwontwikkelingen langs de A.C. de Graafweg N241-3 en -4 leiden wel tot een cumulatieve verzwaring van de intensiteiten.	
29	N201-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Geen top-score.	
29	N235-1	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt. De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.	
32	N521-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op doorstroming OV. Echter met de aanstaande gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarsheidsagenda Zuidlob met de VRA en de gemeentes Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel is dit nu geen project.	
35	N502-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid wegen. Smalle weg met veel recreatief verkeer en wens tot verbeteren fietsgebruik. Oppakken als één N502-route in het reeds geprogrammeerde iMPI-project N502-05.	Minimaal
37	N525-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden iMPI-project alg-45.	
38	N244-2	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Er zijn geen pragmatische verbeteropties voor de verkeersveiligheid fiets aanwezig.	
39	N524-1	NHZ	Opgave is al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit is reeds het iMPI-project N524-01.	
44	N249-1	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig: geen provinciaal areaal.	
46	N246-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken. Smalle weg met relatief veel erfaansluitingen en hoge gemiddeld gereden snelheid. Dit is tevens een stikstof-traject.	Minimaal
46	N247-5	NHN	Opgave is al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid bij twee bruggen met omliggende oversteken. Te combineren met de aanstaande vervangingsinvesteringen van twee bruggen volgend uit de trajectbenadering iMPI-project N247-17.	
49	N519-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement: geen doorfietsroute-ambitie.	
51	N200-1	NHZ	Opgave is al een project	Scoort het hoogst op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de trajectstudie Zeeweg (iMPi-project N200-05) en Bereikbaarheid kust.	
51	N235-2	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt. De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.	
76	N502-1	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obv wegtraject N502-3 (36). Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot
77	N240-6	NHN	Opgave is al een project	Ondanks dat dit wegtraject bij het WFO-terrein niet hoog scoort, start hier wel een project obv expert judgement. Kortetermijnmaatregelen (iMPI-project N240-17) worden ingezet om de huidige problematiek te verminderen en tijd te maken voor langetermijnmaatregelen voor het WFO-terrein.	
78	N245-3	NHN	Opgave is al een project	Geen top-score. Er is vanuit de regionale benadering behoefte aan een fietspad langs de N245. Dit is het iMPI-project N245-14.	
80	N232-4	NHZ	Opgave is al een project	Scoort hoog op doorstroming OV. Er lopen meerdere initiatieven uit de studie Bosrandweg-Fokkerweg. iMPI-project: N232-14/-17/-18/-19.	
89	N208-3	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Zie N208-2 (12).	Geen
93	N502-2	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obv wegtraject N502-3 (36). Reeds onderdeel van iMPI-project N502-05.	Groot

Tabel: Uitsnede Investeringsprioriteit.

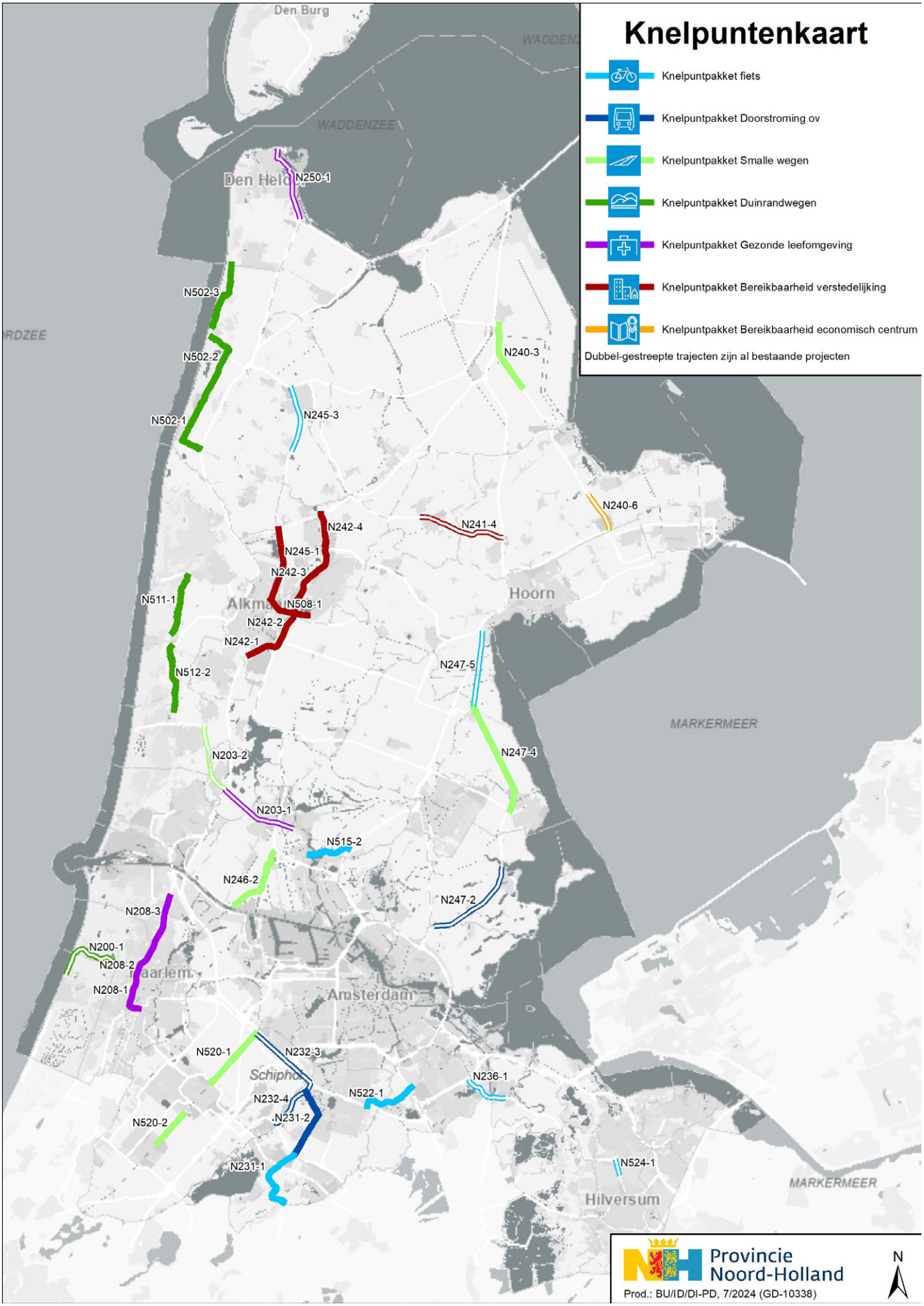
3 HET RESULTAAT

Uit de ambitielijst wordt duidelijk welke trajecten hoog scoren op de indicatoren en in de Investeringsprioriteit wordt duidelijk met welke de provincie aan de slag wil. Uit de analyse blijkt dat de provincie met een goed deel van die trajecten al aan de slag is of binnenkort gaat. Dan blijven de trajecten over waar de provincie nieuwe ambitie heeft om de knelpunten op te lossen. Dit heeft geleid tot de Investeringsprioriteit van iNHi-knelpunten waarmee we als nieuw project aan de slag willen.

In totaal gaat het om 26 trajecten waar de ambitie groot is om de knelpunten op te lossen. Hier wil de provincie aan de slag. Op 13 trajecten zijn we al aan de slag. Dit zijn onder andere de grootste knelpunten. Deze worden verduidelijkt in paragraaf 3.1. Bij de sommige nieuwe trajecten zien we dat deze dezelfde soort knelpunten en opgaven bevatten. Deze zijn voor het overzicht geclusterd in knelpuntpakketten. In paragraaf 3.2 'Knelpunten met nieuwe projecten' wordt uitgelegd wat de knelpuntpakketten inhouden. De nieuwe wegtrajecten worden opgenomen in het iMPI. Hierin volgen ze het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. In de volgende tabel en knelpuntenkaart worden de wegtrajecten en knelpuntpakketten inzichtelijk gemaakt.

	Bestaande projecten:	**Nieuwe projecten:**
Fietstrajecten:	N236-1 Driemond N245-3 Dirkshorn-Schagen N247-5 Oosthuizen-A7 N524-1 Bussum-Hilversum	N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg N231- 1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel N522-1 Amstelveen-Amsterdam
Smalle wegen:	N203-2 Uitgeest-Castricum	N246-2 Nauerna- Westzaan N240-3 Medemblik- Wieringerwerf N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer N247-4 Edam-Oosthuizen
Duinrandwegen:	N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort	N511-1 Egmond-Bergen N512-2 Castricum-Egmond N502-1-2-3 Petten-Julianadorp
Gezonde leefomgeving:	N250-1 Den Helder N203-1 Krommenie	N208-1/-2/-3 Haarlem
Doorstroming ov:	N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland N232-3 Schipholweg-Badhoevedorp N232-4 Schiphol Oost-Oude Meer	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen
Bereikbaarheid verstedelijking:	N241-1 Opmeer-Wognum	N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9
Bereikbaarheid economisch centrum:	N240-6 WFO-terrein	





Figuur 5: Overzicht van locaties in Noord-Holland die onderdeel zijn van de Investeringsprioriteit.

3.1. Knelpunten waarmee we al aan de slag zijn

Knelpunten die al een project zijn

De grootste knelpunten hebben veelal grote complexe knelpunten op basis van meerdere indicatoren. Dit zijn de belangrijke locaties voor de provincie om op te blijven investeren.

In de top-10 staan vijf van deze grootste knelpunten die reeds een project zijn:

- **N250-1 Den Helder:** Een zeer grote opgave op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur is onderdeel van het Maritiem Cluster en Bereikbaarheid Den Helder;
- **N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland:** Een zeer grote opgave op de doorstroming van het ov en opgave op de gezonde leefomgeving is onderdeel van de lopende studie;
- **N232-2 Schipholweg Badhoevedorp:** De grootste opgave voor de doorstroming van het ov en de bijbehorende problematiek is opgenomen in de gesprekken over de overdracht van de weg naar de gemeente Haarlemmermeer en de bijbehorende herinrichting van de weg;
- **N203-1 Krommenie:** Een van de grootste opgaven op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur is onderdeel van het project A8A9 en de kortetermijnmaatregelen om de huidige leefbaarheid te verbeteren;
- **N242-3 Alkmaar:** De N242 met een zeer grote opgave op de doorstroming is onderdeel van de Ring Alkmaar die een scharnierfunctie heeft voor Noord-Holland-Noord. Daarbij is de totale woningbouwopgave in de regio zeer groot. Die zal effect hebben op de mobiliteit en de scharnierfunctie van de Ring Alkmaar. Deze opgave is reeds onderdeel van verschillende studies. We zoeken ook de samenwerking met het Rijk voor de N9 als volwaardig onderdeel van de Ring.

Enkele andere wegtrajecten waar de provincie op dit al mee bezig is, lichten we eruit, omdat deze erg hoog scoren op één van de individuele indicatoren:

- **N200-1 Zeeweg Haarlem – Zandvoort:** De weg met een zeer grote opgave voor de verkeersveiligheid is reeds een project;
- **N240-6 WFO-terrein:** De weg heeft een lokaal knelpunt op de doorstroming van het wegverkeer bij het bedrijventerrein WFO. Dit wordt in participatie met de regio en bedrijven opgepakt met korte- en langetermijn-maatregelen;
- **N247-5 Oosthuizen:** Hier vindt vervangingsonderhoud plaats. De iNHi signaleert zeer grote verkeersveiligheids-opgaven. Verkeersveiligheid zit niet in de scope van het lopende project. De scope wordt daarom uitgebreid. De scope-uitbreiding is reeds in voorbereiding;
- **N236-1 Driemond:** Het fietspad heeft een zeer grote opgave op de verkeersveiligheid. Hier wordt al op pragmatische wijze de verkeersveiligheid verbeterd in het lopende kantmarkeringsproject.

3.2. Knelpunten met nieuwe projecten

De nieuwe opgaven zijn veelal lokale enkelvoudige knelpunten op wegtrajecten. Deze zijn te relateren aan één enkele (zeer) hoog scorende indicator. Doordat andere indicatoren ook relatief hoog scoren, eindigen deze wegtrajecten hoog in de ambitielijst. Het betreft lokale fietsknelpunten, verkeersveiligheidsopgaven en een opgave voor het openbaar vervoer. De verkeersveiligheidsopgaven gaan over zogenaamde ‘grijze wegen’ waar vaak veel te hard wordt gereden met relatief veel erfaansluitingen en fietspaden, een kanaal of bomen dicht op de weg. Ook zien we in het kader van verkeersveiligheid wegen naar voren komen die in een duingebied liggen. Opgaven voor gezonde leefomgeving en de bereikbaarheid zijn een uitzondering op de gesignaleerde lokale enkelvoudige knelpunten. Deze knelpunten zijn relatief complex en oplossingen vragen om inzicht in mogelijke netwerkeffecten.

3.2.1. Fietstrajecten

Dit knelpuntpakket is de bundeling van de wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid fietspaden en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen.

Knelpuntpakket 1: Fietstrajecten

Context
- We willen fietsgebruik bevorderen als gezonde, duurzame, ruimte-efficiënte vervoerswijze. Het biedt alternatief voor auto (op korte en middellange afstand) en in combinatie met ov (op lange afstand).
- Fietspaden langs provinciale wegen zijn belangrijk onderdeel van fietsnetwerk binnen provincie. Dit netwerk van doorfietsroutes en regionale routes moet aantrekkelijk en veilig zijn.
- Het fietsnetwerk moet aantrekkelijk en veilig zijn.
- Verschillende fietspaden langs provinciale wegen voldoen niet aan de eisen met oog op verkeersveiligheid, functie in netwerk en beoogd gebruik.
- Op deze fietstrajecten zijn de intensiteiten of is de potentie dusdanig hoog dat opname in de iNHi nodig is.

Doel
- Met pragmatische maatregelen fietsnetwerk langs provinciale wegen klaarmaken voor toekomst als drager voor provinciale fietsnetwerk.

Trajecten
- N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg (onderdeel doorfietsroute Zaanstad Purmerend).
- N231-1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel (onderdeel regionale fietsroute).
- N522-1 Amstelveen – Amsterdam (op gedeelten die nog niet zijn opgewaardeerd bij vervanging brug Ouderkerk a/d Amstel).
- Andere fietstrajecten zijn onderdeel van meer integrale projecten zoals fietsroutes in de Duinrand en de N231-2 waar ook opgave voor openbaar vervoer en geluid spelen.

Bestaande projecten:
- N236-1 Driemond
- N247-5 Oosthuizen - A7
- N245-3 Dirkshorn - Schagen
- N524-1 Bussum - Hilversum

3.2.2. Smalle wegen

Dit knelpuntpakket is de bundeling van wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid wegen en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen. Deze komen voort uit het historisch ontwerp van dit type wegen, waarbij door veranderend gebruik en nieuwe inzichten het ontwerp niet meer volledig voldoet. Deze wegen zijn niet onveilig.

Knelpuntpakket 2: Smalle wegen

Context
- De provincie heeft diverse smalle wegen in beheer. Deze zijn ooit ontworpen en aangelegd met de toen geldende richtlijnen voor wegen in plattelandsgebieden: de RONA VI-wegen (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen). Sinds de jaren negentig gelden de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
- Deze wegen voldoen niet aan huidige gewenste inrichting van een verkeersveilige weg (door de kleine obstakelvrije afstand, bomenrijen langs de weg en/of doordat de weg direct aan een kanaal ligt). Dit zorgt voor verkeersonveiligheid.
- Landelijk wordt, onder andere met een CROW-werkgroep, nagedacht over de kenmerken voor gebiedsontsluitingsweg 60 km/h (GOW60)[7]. Dit vraagt een beleidsontwikkeling binnen de provincie Noord-Holland.

Doel
- De inrichting van smalle wegen aanpassen om de verkeersveiligheid te bevorderen.
- In één knelpuntpakket kunnen we de samenhang in de aanpak voor de infrastructuur met de ontwikkeling inrichting GOW60 en de niet-infrastructurele maatregelen borgen.

Trajecten
- N247-4 Edam – Oosthuizen
- N246-2 Nauerna – Westzaan
- N240-3 Medeblik – Wieringerwerf
- N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer

Bestaande projecten:
- N203-2 Uitgeest - Castricum

7 CROW: Het kennisplatform CROW ontwikkelt en verspreidt richtlijnen, normen en kennis voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, met als doel de kwaliteit en (verkeers)veiligheid te verbeteren. CROW staat voor: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. GOW60 staat voor Gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 60 km/u. Dit is een wegcategorie uit de wegontwerpcriteria van Duurzaam Veilig. Dit type weg is een typische provinciale weg met meestal gelijkvloerse aansluitingen.

3.2.3. Duinrandwegen

Dit knelpuntpakket is de bundeling van wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid wegen en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen.

Knelpuntpakket 3: Duinrandwegen

Context
- Wegen liggend langs de rand van de duinen. Veelal bochtige wegen met smalle zij- en tussenbermen en met smalle fietspaden.
- Veel recreatief verkeer (fiets en auto) op deze wegen en hoeveelheid fietsers groeit. Tegelijkertijd wordt het ook als doorgaande weg gebruikt. Daarmee is de verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets in geding.
- Veelal "grijze wegen": vaak smalle wegen die qua gebruik en vormgeving niet altijd duidelijk zijn voor de weggebruiker. Hierdoor scoren deze wegen relatief onveilig.
- Weginrichting die rekening houdt met lagere snelheid, waar belangen fietsers voorop staan, met aandacht voor natuur en recreatie is hier passend. Duidelijke visie op de duinrandroute en de bereikbaarheid van de kust in samenhang met ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarde en recreatieve beleving van de routes ontbreekt nog.

Doel
- Wegen aanpassen zodat de vormgeving past bij de functie en het gebruik van de weg en zo de veiligheid verbeteren.
- Bereikbaarheid kust behouden, ruimte geven aan recreatie, natuur en de verkeersveiligheid verbeteren.
- Weginrichting die rekening houdt met lagere snelheid, waar belangen fietsers voorop staan, met aandacht voor natuur en recreatie is hier passend. Duidelijke visie op de duinrandroute in samenhang met ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarde en recreatieve beleving van de routes ontbreekt nog.

Trajecten
- N511-1 en N512-2 Van Castricum naar Bergen
- N502-1, -2 en -3 van Petten naar Julianadorp

Bestaande projecten:
- N200-1 Zeeweg Haarlem - Zandvoort

3.2.4. Doorstroming ov

Dit knelpuntpakket bevat een wegtraject dat hoog scoort op doorstroming voor het openbaar vervoer in Noord-Holland-Zuid.

Knelpuntpakket 4: Doorstroming ov

Context
- Ketenreis is een van de hoofdopgaven uit het Perspectief Mobiliteit; ov is hier belangrijk onderdeel van.
- Congestie autoverkeer leidt tot vertraging voor de met het verkeermeerijdende bus waar geen aparte busstroken of –banen zijn.
- Dit leidt tot onbetrouwbaarheid van de dienstregeling, minder aantrekkelijk ov en hogere kosten voor de dienstverlening.
- Aantrekkelijk ov biedt een alternatief voor de auto in het algemeen en in het bijzonder bij woningbouwontwikkelingen.

Doel
- Grootste knelpunten in doorstroming ov op provinciale wegen verkleinen.
- Pragmatisch de doorstroming van het ov verbeteren om de woningbouwopgave ook met het ov te faciliteren.

Trajecten
- N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen (bredere opgave, maar ov doorstroming belangrijke trigger voor prioritering).
- In andere pakketten zoals het mobiliteits- en woningbouwknelpunt Ring Alkmaar speelt doorstroming ov ook een belangrijke rol.
- Andere trajecten met slechte scores op de doorstroming ov: lopen projecten of zijn projecten al uitgevoerd.

Bestaande projecten:
- N232-3 Schipholweg - Badhoevedorp
- N232-4 Schiphol Oost - Oude Meer

3.2.5. Gezonde leefomgeving

Dit knelpuntpakket is de bundeling van de gehele N208. Deze wegtrajecten scoren hoog op het effect op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur. Verkeersveiligheid is onderdeel van de projectscope.

Knelpuntpakket 5: Gezonde leefomgeving

Context
- Een gezonde leefomgeving is essentieel in en voor de provincie. Geluidhinder speelt een belangrijke rol in de knelpunten op dat gebied.
- De N208 is een weg in stedelijke context met aan beide zijden van de weg woningen en andere bestemmingen, zoals het belang van de bereikbaarheid van de kust.
- De capaciteit van de verkeerslichten op de kruispunten van de N208 zitten aan zijn taks. Hierdoor bestaat het risico dat grote groepen fietsers niet allemaal meer veilig kunnen oversteken. Dit heeft ook effect op de doorstroming.
- Voor de N208 is de verbetering van de gezonde leefomgeving, samen met verbetering van de verkeersveiligheid en fietskwaliteit bij de oversteken een gecombineerde doelstelling. Daarbij moet er rekening gehouden worden met ongewenste netwerkeffecten bij bepaalde maatregelen zoals snelheidsverlaging.

Doel
- Verbeteren van gezonde leefomgeving.
- Vergroten verkeersveiligheid en fietskwaliteit.
- Inzicht in de netwerkeffecten.

Trajecten
- N208-1, -2 en -3 van Haarlem naar Velserbroek.

Bestaande projecten:
- N250-1 Den Helder
- N203-1 Krommenie

3.2.6. Bereikbaarheid verstedelijking

Dit knelpuntpakket bevat provinciale wegen met knelpunten met een directe relatie tot de grote woningbouwopgave in de directie omgeving en regio.

Knelpuntpakket 6: Bereikbaarheid verstedelijking

Context
- De woningbouwopgave leidt per definitie tot meer automobiliteit, ook al wordt gestuurd op de mobiliteitstransitie met de 3V's. Er zijn twee trajecten waar dit knelpunt zichtbaar is met deze expliciete relatie: Opmeer-Wognum en de ring Alkmaar.
- Een goed functionerende ring Alkmaar is nodig om de woningbouwambities van 20.000 woningen tot 2031 in de regio mogelijk te maken. De ring Alkmaar heeft een scharnierfunctie voor de regio Noord-Holland-Noord. De gehele ring Alkmaar van provinciale wegen en de Rijksweg N9 en het totale netwerk van grotere gemeentelijke wegen is met elkaar verbonden en moet als één systeem worden beschouwd.
- De provinciale weg N242 bij Heerhugowaard is het grootste knelpunt voor de doorstroming op het provinciale netwerk. De overgang naar de A9 naar de N242 is een verkeersveiligheidsknelpunt. De gezamenlijke partijen in de regio werken samen aan een multimodaal maatregelpakket Regionale Investeringsagenda Alkmaar.
- De A.C. de Graafweg N241 van Opmeer naar Wognum/A7 zal door meerdere woningbouwontwikkelingen en economische ontwikkelingen zwaarder belast worden. Het huidige knelpunt op de rotonde bij Wognum (Medemblik) zal daardoor mogelijk groter worden. De gemeente Medemblik start een verkeerskundig onderzoek waar de provincie in zal participeren.

Doel
- Verbeteren van gezonde leefomgeving, verkeersveiligheid en doorstroming.
- Faciliteren mobiliteitstransitie met inzet op o.a. multimodaal reizen en een hubstrategie.
- Inzicht op breder netwerkniveau.

Trajecten
- N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9

Bestaande projecten:
- N241-4 Opmeer - Wognum

3.2.7. Bereikbaarheid Economisch centrum

Dit knelpuntpakket bestaat uit **wegtrajecten** die voor de indicator doorstroming wegverkeer een hoge score hebben nabij of ten gevolge van een economisch centrum. Dit knelpuntpakket bevat geen nieuwe wegtrajecten.

Knelpuntpakket 7: Bereikbaarheid Economisch centrum

Context
- Economische centra zijn als het ware de pieken in het economisch landschap van de provincie. Deze pieken staan op een basis van MKB, bedrijven tot multinationals en onderwijs- en onderzoekinstellingen.
- Dit zijn werklocaties met een bepaalde mobiliteitsvraag voor werknemers en in veel gevallen ook logistiek.
- De Monitor van de iNHi 2024-2028 kan nog geen inzicht bieden in de betekenis van de verbinding tussen, van en naar de economische centra in Noord-Holland. Dit is een doorontwikkeling.
- Uit de Monitor blijkt dat de rotonde in de N240 bij Zwaagdijk / WFO-terrein zwaar wordt belast. Dit heeft regionale en economische effecten. Hier is reeds een studie naar kortetermijn- en langetermijnmaatregelen gestart.

Doel
- Verbeteren van de doorstroming op de rotonde N240 WFO-terrein.
- Faciliteren mobiliteitstransitie van werknemers WFO-terrein.
- Actieve samenwerking tussen bedrijven, regio en provincie.

Bestaande projecten:
- N240-6 WFO-terrein

3.3. Al opgeloste en niet opgenomen knelpunten

Er zijn verschillende wegtrajecten met opgaven die niet worden opgenomen. Dit is bepaald op basis van expert opinion van de regioadviseurs en betrokken experts. Hierbij is de afweging gemaakt of de classificatie en de bijbehorende scores reden zijn om de opgave al dan niet op te nemen in de Investeringsprioriteit. Het gaat bijvoorbeeld om wegtrajecten waar kortgeleden nog een project in **uitvoering** was. Niet in alle gevallen is de data van de nieuwe situatie geactualiseerd in de Monitor. Als de scope van het project ook de opgaven uit de Monitor bevatte, dan stellen we dat de opgave is opgelost. Er zal bij de volgende actualisatie een traceerbare datacorrectie toegepast worden.

Het gaat onder andere om wegtrajecten waar locatiespecifieke zaken spelen. Denk aan het doorstromingsknelpunt Bij de pont op de **N501-1 op Texel**. Hier worden al pragmatische verkeersmaatregelen toegepast. In het geval van de **N527-1 bij Crailo**, met een doorstromingsknelpunt voor het ov, zijn al meerdere studies uitgevoerd. Er zijn alleen grootschalige impactvolle ingrepen mogelijk. Deze zijn niet haalbaar. De situatie blijft in beeld bij de iNHi. Ditzelfde geldt voor de **N206-2 Vogelenzangseweg** waar het gaat om een verkeersveiligheidsknelpunt, waar reeds kleinere maatregelen zijn toegepast.

4 AAN DE SLAG MET DE INHI 2024-2028

Na vaststelling van de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur voor 2024-2028 start het vervolg met de aanpak van de gesignaleerde knelpunten. Daarnaast is de iNHi 2024-2028 een kader voor actualiteiten, een dataproject voor de doorontwikkeling van de indicatoren en een opzet voor de iNHi voor de volgende bestuursperiode.

4.1. Programmeren en prioriteren in iMPI en met de regio

We hebben vastgesteld dat veel van de grootste knelpunten op de provinciale infrastructuur al geprogrammeerd staan in het iMPI. De nieuwe knelpunten komen erbij. Deze projecten worden opgenomen in het iMPI. Daarin wordt geprioriteerd met de mogelijkheid om mee te koppelen aan groot onderhoud of vervangingsinvesteringen. Ook wordt gekeken naar de verwachte grootte van het project, de beschikbare middelen en capaciteit van de interne organisatie. Daarnaast wordt er gekeken of de projecten als Klein Werk opgepakt kunnen worden. Deze Kleine Werken zijn pragmatisch van aard, zodat ze snel uitgevoerd kunnen worden. Dit leidt tot programmering in het iMPI. De geprogrammeerde knelpunten doorlopen hierna het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. Daarnaast wordt er tijdens de initiatieffase van het project ook gekeken of het knelpunt opgelost kan worden met niet-infrastructurele maatregelen. Denk hierbij aan Smart Mobility, gedragsbeïnvloeding of andere maatregelen. Voor de knelpuntpakketten Smalle wegen en Duinrandwegen worden eerst algemene beleidsverkenningen gestart. Het doel is om een visie te bepalen op dit type wegen en eventuele maatregelen hierop te baseren. Er wordt periodiek gemonitord wat de status is van deze knelpunten.

Alles wat hierboven staat beschreven is de inzet voor de gesprekken met en in de regio. Het resultaat landt in de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) per regio en, wanneer nodig, in specifiekere samenwerkingsverbanden zoals Regionale investeringsagenda's (RIA) en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

4.2. Investeren kost geld

In het coalitieakkoord is extra investeringsruimte beschikbaar gesteld. voor verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Naar verwachting is er genoeg ruimte om de nieuw gevonden knelpunten uit te voeren.

Infrastructurele knelpunten kunnen ook (deels) opgelost worden met **niet-infrastructurele maatregelen**. Denk hierbij onder andere aan Smart Mobility-oplossingen om het verkeer anders te sturen, gedragsbeïnvloedingscampagnes om de verkeersveiligheid op fietspaden te verbeteren of een werkgevers- en onderwijsaanpak om werknemers en scholieren minder in de spits te laten reizen. Deze niet-infrastructurele maatregelen kosten ook geld. Als deze direct gerelateerd zijn aan het oplossen van knelpunten op specifieke wegtrajecten knelpunten op wegtrajecten geldt het principe dat deze de infrastructurele knelpunten voorkomen of de noodzaak en grootte ervan verminderen. Daarom worden de kosten voor deze niet-infrastructurele maatregelen ook bekostigd uit het budget voor investeringen in de infrastructuur.

Ontsnippering wordt altijd meegenomen in de projecten en is daarmee als indicator niet sturend in de programmering. Als de ontsnippering ontstaat of verergerd bij werkzaamheden aan de infrastructuur volgend uit de iNHi, dan wordt dit bekostigd uit het budget voor de infrastructuur. De veroorzaker betaalt. In het geval van beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen worden ontsnippermaatregelen meegewogen op technische inpasbaarheid en financiële haalbaarheid uit het budget voor Natuur en Landelijk gebied.

4.3. Inspelen op de actualiteit: de iNHi als kader

De iNHi 2024-2028 identificeert nieuwe projecten op basis van de knelpunten waar de ambitie het hoogst is. Daarnaast willen we met de iNHi ook kunnen inspelen op de dagelijkse actualiteit. Er kan vanuit een gemeente, inspreker, motie van Provinciale Staten, media-aandacht of ambtelijk voorstel een wegtraject met een opgave ingebracht worden om op te investeren. Dit geldt ook voor een parallelle beleidsontwikkeling die later met een eigen geprioriteerde lijst van opgaven komt. Deze actualiteit moet op zijn belang gewaardeerd kunnen worden. De ambitielijst van de iNHi is hiervoor het rationele kader. Waarna er een politiek besluit kan worden genomen om de actualiteit al dan niet te prioriteren en programmeren.

De iNHi als kader
Het kan gaan om ad hoc-gebeurtenissen, zoals geïllustreerd in onderstaande tabel. De tabel illustreert voor beide voorbeelden hoe de iNHi kan helpen om inzicht te krijgen in de impact van veranderende prioriteiten.

Denkbare ontwikkeling	Werking iNHi
Een aantal verkeersongelukken leidt tot maatschappelijke betrokkenheid om grootschalig te investeren in verkeersveiligheid op een traject dat buiten de uitvoeringsopdracht van iNHi valt.	De Monitor en de ambitielijst bieden actueel inzicht in knelpunten in de verkeersveiligheid. Dat kan helpen om te toetsen of investeren op die locatie de meest effectieve oplossing biedt of dat elders effectiever geïnvesteerd kan worden. Ook helpt het de afweging om het nieuwe knelpunt grootschalig of pragmatisch op te lossen.
Het Rijk besluit om extra budget beschikbaar te stellen voor provincies om te investeren in ecologische verbindingen langs provinciale infrastructuur.	De Monitor en de ambitielijst bieden het inzicht bieden in welke trajecten logische combinaties mogelijk zijn tussen Rijks- en provinciale ambities.

4.4. Doorontwikkeling 2028

Aan de hand van deze rapportage zijn verschillende trends, ontwikkelingen en de noodzaak voor nadere informatie gesignaleerd die om doorontwikkeling vragen. Deze zijn ter voorbereiding op de nieuwe iNHi voor de volgende bestuursperiode.

- **Multimodale netwerkbeschouwing**: deze netwerkbeschouwing is nodig om inzicht te krijgen in de toekomstige knelpunten op de provinciale infrastructuur. Denk hierbij o.a. aan de ruimtelijke en economische effecten van de grote woningbouwopgave en de inzet van de mobiliteitstransitie met o.a. een instrument als het STOMP-principe[8]. De effecten weten we nog niet. Het is de aanbeveling om hierop door te ontwikkelen.
- (**Economisch**) **Belang van de weg:** het economische belang van de weg in het netwerk willen we meer inzichtelijk krijgen. Welke wegen hebben een groter belang in het netwerk voor o.a. de logistiek? Dit hangt samen met een visie op de functie van wegen in het provinciale infrastructuurnetwerk en de noodzaak om wegen te behouden voor calamiteitenroutes of juist over te dragen aan gemeenten wanneer wegen een groter binnenstedelijk karakter krijgen door woningbouwontwikkelingen. Deze doorontwikkeling heeft een directe relatie tot de multimodale netwerkbeschouwing.
- **Beleidsontwikkeling Vaarwegen:** we willen met een volgende iNHi graag vaarwegen toevoegen als nieuw trajecttype, naast weg, ov en fiets. Vaarwegen worden dan ook meegenomen in de investeringsprioriteit. Het voornemen is om het netwerk van vaarwegen goed uitgewerkt te kunnen borgen in de iNHi 2028-2032.
- **Openbaar en interactief beschikbaar stellen Monitor:** alle data is digitaal beschikbaar en willen we openbaar toegankelijk maken. Dit vraagt om een vertaling van de data naar begrijpelijke informatie.

8 Het STOMP-principe staat voor Stappen, Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit zoals deelfietsen en -auto's) en Privé auto. Dit is een ontwerpprincipe zodat bij ruimtelijke ontwikkelingen de mobiliteitsoplossingen eerst gezocht worden voor voetgangers, dan voor fietsers enz.. Dit stimuleert de mobiliteitstransitie.

- **Continue actualisatie Monitor en doorontwikkeling indicatoren:** voor alle indicatoren wordt de data continue gemonitord of actualisatie nodig is. Voor alle indicatoren zijn gewenste doorontwikkelingen opgenomen (zie hiervoor Deel 2. Monitor). Deze worden waar mogelijk opgepakt. Wanneer door beleidsontwikkelingen, veranderde wetgeving, kennisverrijking of nieuwe inzichten methoden aangepast moeten worden, worden de effecten verwerkt.
- **Doorontwikkeling iNHi en NIKG:** de iNHi en NIKG zijn twee strategieën voor dezelfde provinciale infrastructuur. Het is onze ambitie om deze tot één strategie te ontwikkelen voor 2028-2032.

DEEL 2 – MONITOR

In de Monitor wordt elk wegtraject gescoord op verschillende indicatoren. Per indicator is er een netwerkkaart beschikbaar, waarop verschillende kleuren worden getoond die aangeven of een traject beter of slechter scoort ten opzichte van andere trajecten. Het gaat om een relatieve score, waarbij alle trajecten onderling vergeleken worden.



5 MONITOR

5.1. Doel Monitor iNHi

Doel van de Monitor is actueel inzicht geven in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor wordt geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. Doorstroming van wegverkeer wordt bijvoorbeeld jaarlijks geactualiseerd, terwijl het onderzoek naar ontsnippering van natuur op aanvraag kan worden herhaald als er zich bijvoorbeeld nieuwe diersoorten vestigen in Noord-Holland.

De volgende afbeelding geeft een overzicht van de indicatoren die zijn uitgewerkt in de Monitor. Het gaat om zes indicatoren. Deze indicatoren zijn direct te relateren aan beleidsdoelen. Het uitgangspunt is dat de provinciale infrastructuur bijdraagt aan integrale opgaven, ook buiten het mobiliteitsveld. Daarom kijken we voor wegverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer naar doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de impact van op de leefomgeving. Zo geeft de Monitor inzicht op de impact van het gebruik van de infrastructuur op de gezonde leefomgeving (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) en op kansen voor ontsnippering van natuur.

Per indicator geven we inzicht in de methode en tonen we de resultaten in een **netwerkkaart**. De netwerkkaart laat in verschillende kleuren zien hoe alle 130 wegtrajecten presteren ten opzichte van elkaar. In bijlage 6 vindt u per indicator dezelfde ordening in de **netwerklijsten**. Het gaat steeds om een **relatieve score**, waarbij alle trajecten onderling vergeleken worden. Het gaat dus niet om een absolute score op bijvoorbeeld verkeersveiligheid die stelt dat de weg of het fietspad pertinent onveilig is. We mogen er vanuit gaan dat het netwerk van provinciale wegen en fietspaden voldoende op orde is. De indicatoren laten zien waar het beter kan.

INDICATOREN

- Verkeersveiligheid wegen
- Verkeersveiligheid fietspaden
- Gezonde leefomgeving
- Doorstroming wegverkeer
- Doorstroming OV
- Ontsnippering van natuur

BEÏNVLOEDINGS-INDICATOREN

- Verstedelijking
- Stikstof

We kijken daarnaast naar twee beïnvloedingsindicatoren. Dat zijn indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe infrastructuur wordt gebruikt:

1. Verstedelijking: de plannen voor woningbouw zijn bekend, wat onvermijdelijke extra mobiliteitsvragen met zich meebrengen. Verstedelijking heeft invloed op de drukte op de weg, fietspaden en in het openbaar vervoer. Extra verkeer heeft ook effect op verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtverontreiniging.
2. Stikstof: hierbij wordt er gekeken naar de stikstofdepositie in natuurgebieden als gevolg van het gebruik van provinciale wegen.

5.2. Datastrategie

De voorliggende Monitor is een actualisatie van de Monitor die in februari 2023 is vastgesteld in GS. Deze Monitor is op zijn beurt de hoognodige actualisatie en uitbreiding van de indicatoren die benut werden voor de iNHi uit 2014. Deze actualisatie was inhoudelijk noodzakelijk, omdat het toenmalige afwegingsmodel onvoldoende meer aansloot bij de provinciale visie over mobiliteit.

Met de opzet van de Monitor is allereerst de basis op orde gebracht als het gaat om data en informatie. Elk van de indicatoren is relevant voor het prioriteren van toekomstige investeringen in de provinciale infrastructuur. En elke indicator kent een eigen onderliggende methodiek en data. De benutte data en de manier van analyseren beschrijven we beknopt in dit hoofdstuk.

Per indicator wordt er niet alleen inzicht gegeven in de onderbouwing, maar wordt er ook een netwerkkaart getoond. De netwerkkaart laat zien hoe verschillende trajecten presteren ten opzichte van elkaar. In de bijlage staat ook per indicator dezelfde ordening van alle 130 wegtrajecten in de netwerklijsten.

Geen feilloos, allesbepalend en allesomvattend systeem
We stellen geenszins dat de Monitor een feilloos, allesbepalend en allesomvattend systeem is. We zijn ons bewust van de aanwezigheid van mogelijke onvolkomenheden in de data en de methodiek. De wereld is simpelweg niet een-op-een te vatten in een model. Wel kunnen we met vertrouwen de uitkomsten gebruiken voor het bepalen van prioriteiten op het gekozen schaalniveau van de iNHi. Meten is nooit geheel waardevrij. De data en analysemethodes zijn altijd een vertaling waar keuzes aan ten grondslag liggen. Deze keuzes zijn gemaakt door de experts van de provincie en waar mogelijk afgestemd met externe partijen, zoals kennisinstellingen.

De Monitor is nooit af: op basis van nieuwe inzichten uit onderzoek of van experts wordt de Monitor, de data en analyses doorontwikkeld. In dit deel van de iNHi geven we een weergave van de stand van zaken en de methodieken die zijn benut per indicator op het moment van inzetten van de strategie met het **afwegingskader**. Latere actualisaties hebben per indicator een eigen ritme: voor ontsnippering zal alleen geactualiseerd worden bij nieuwe diersoorten, bij doorstroming zal dagelijks geactualiseerd kunnen worden. De resultaten van deze actualisaties zijn dan per direct beschikbaar voor de stand van zaken van een wegtraject. Pas bij de totstandkoming van een nieuwe iNHi (2028-2032) worden de nieuwe resultaten effect hebben op de Investeringsprioriteit.

De provincie Noord-Holland beheert een viewer met kaartmateriaal, data(bronnen) en achterliggende methodieken en analyses. Die maken we bewust toegankelijk. Zodat iedereen de gebruikte data, analyses en achterliggende keuzes met resultaten kan inzien. Deze vertaling is in ontwikkeling. Als deze gereed is, wordt de viewer openbaar gemaakt.

5.3. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid wegen

De afgelopen tien jaar zien we dat het aantal ongevallen op de Noord-Hollandse wegen toeneemt, na decennia van een sterke toename in verkeersveiligheid. Omdat elk slachtoffer er één te veel is, geven Rijk, provincies, gemeenten en maatschappelijke partijen een impuls aan de verkeersveiligheid. Dat doen wij gezamenlijk vanuit het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Hierbij hebben we recent met onze partners in de regio het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vastgesteld. Het gezamenlijke doel is nul verkeersslachtoffers in 2050. Met als tussendoel het ombuigen van de stijgende trend naar een dalende trend aan verkeersslachtoffers in 2030. De Noord-Hollandse verkeersveiligheidsaanpak is uitgewerkt in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024. Als wegbeheerder kan de provincie Noord-Holland het risico op verkeersongevallen met maatregelen op het eigen provinciale netwerk verkleinen en daarmee bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeerslachtoffers in Noord-Holland.

Doel. Door het veiligheidsrisico te bepalen per traject kunnen we prioriteren waar de opgave voor verkeersveiligheid het grootst is.

Methode. We hanteren hierbij de risico gestuurde benadering uit het SPV2030, waarbij we kijken naar gegevens uit drie **deelindicatoren** met eigen **deelscores**, waaronder het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers. Daarnaast kijken we naar twee cruciale risicofactoren: een veilige inrichting van de infrastructuur en de gereden snelheid t.o.v. het snelheidsregime. Deze deelscores vormen samen een **eindscore**, waarbij de deelscore Veilige infrastructuur dubbel meetelt. Veilige infrastructuur is immers een randvoorwaarde voor de verkeersveiligheid, en de provincie heeft hier als wegbeheerder een centrale verantwoordelijkheid.

Veilige infrastructuur
De deelscore infrastructuur is gebaseerd op het onderzoek dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van de provincie heeft verricht naar de verkeersveiligheid van de provinciale wegen (2021). Resultaat daarvan is detailinformatie over de mate waarin wegvakken en kruisingen veilig zijn ingericht volgens de landelijke definities van het Kennisnetwerk SPV.

Gereden snelheid
De deelscore snelheid geeft een relatieve score gebaseerd op de gereden snelheid in het meest recente volledige jaar (2023). Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op verkeersongevallen en hoe ernstiger de afloop van die ongevallen. Bij het berekenen van de deze indicator is gebruikgemaakt van de landelijk veelgebruikte indicator V85. Dat is de gemiddeld gereden snelheid dat op een traject onder normale weersomstandigheden door 85 procent van de automobilisten niet

wordt overschreden. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten op die weg als redelijk en veilig ervaart. Ligt de V85 boven de geldende maximumsnelheid, dan stijgt het ongevalsrisico. Voor deze deelindicator is gebruikgemaakt van gegevens uit navigatiesystemen. Op trajecten waar de V85 aanzienlijk hoger ligt dan de geldende maximumsnelheid, heeft deze een hoge deelscore snelheid.

Verkeersslachtoffers
De deelscore Verkeersslachtoffers geeft een relatieve score gebaseerd op het aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers per wegkilometer in de laatste zeven jaar (2017-2022) In de regel worden drukke trajecten hoger scoren op deze indicator. Daarom is verkeersdrukte ook niet als aparte factor meegerekend. Met verkeersslachtoffers bedoelen we zowel verkeersdoden als verkeersgewonden. Het werkelijke aantal verkeersslachtoffers ligt hoger dan uit deze cijfers blijkt, omdat de politie niet alle verkeersslachtoffers registreert.

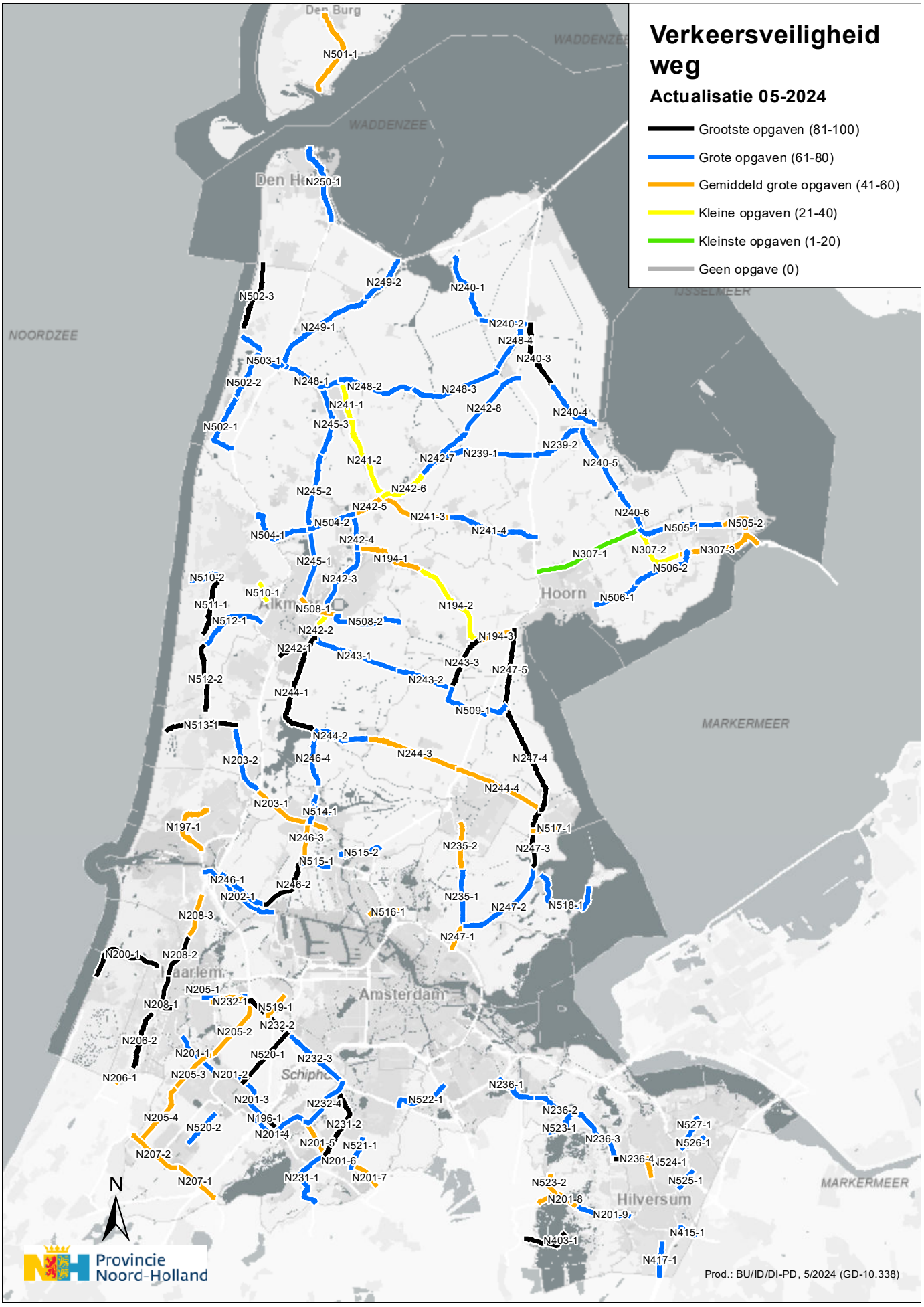
Resultaat. De resulterende scores per traject zijn op de netwerkkaart weergegeven. In onderstaande tabel staan de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Verkeersveiligheid wegen. Op deze trajecten is de verkeersveiligheidsopgave van de weginfrastructuur het hoogst. Ook geeft de tabel informatie waarom de trajecten hoog scoren. Belangrijk om op te merken is dat het gaat om een relatieve score (0-100): we kijken hoe trajecten scoren ten opzichte van elkaar.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Infrastructuur	Deelscore: Snelheid	Deelscore: Slachtoffers per kilometer	Deelscore: Slachtoffers per voertuig
1.	N512-2	Regio Alkmaar	**100**	98	65	39	25
2.	N200-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**100**	74	50	100	1
3.	N240-3	Kop van Noord-Holland	**93**	96	68	22	1
4.	N242-1	Regio Alkmaar	**91**	53	100	70	2
5.	N502-3	Kop van Noord-Holland	**90**	85	100	5	1
6.	N246-2	Zaanstreek-Waterland	**90**	95	50	34	5
7.	N247-4	Zaanstreek-Waterland	**88**	98	58	15	25
8.	N520-1	Amstelland-Meerlanden	**87**	94	50	29	9
9.	N247-5	Zaanstreek-Waterland	**87**	100	47	20	7
10.	N196-1 N243-3 N208-2	Amstelland-Meerlanden Westfriesland Zuid-Kennemerland	**86** **86** **86**	61 98 71	83 58 58	61 10 66	0 18 90

Top-10 Verkeersveiligheid wegen.

Doorontwikkeling. In deze analyse zijn alleen de hoofdrijbanen beschouwd. In een volgende versie van deze indicator worden de parallelwegen ook betrokken bij de analyse. Daarnaast wordt er op landelijk niveau continu gewerkt aan het verbeteren van de gegevens over verkeersongevallen. Op die manier krijgen we een nauwkeuriger beeld van het aantal verkeerslachtoffers op de provinciale trajecten.





Figuur 6. Opgaven verkeersveiligheid weg.

5.4. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid fietspaden

Fietsen is een steeds belangrijkere vorm van mobiliteit vanuit het oogpunt van klimaat, gezondheid en doorstroming. Ondanks alle inspanningen voor verkeersveiligheid op onze provinciale infrastructuur blijft de verkeersveiligheid voor fietsers achter bij die van andere verkeersdeelnemers. Fietsers zijn namelijk steeds vaker slachtoffer in het verkeer. Bovendien zijn de gevolgen van een ongeval voor fietsers vanwege hun kwetsbaarheid in het verkeer vaak ernstiger dan bijvoorbeeld voor een automobilist. Doelstelling van de provincie is dat de fietsinfrastructuur veilig kan worden gebruikt door verkeersdeelnemers van alle leeftijden, fysieke vaardigheden en type fietsen.

Daarnaast streeft de provincie Noord-Holland ernaar dat mensen vaker de fiets nemen, ook voor regionale afstanden. De aanpak hiervoor is vastgesteld in de Actieagenda actieve mobiliteit, waarbij het realiseren van doorfietsroutes prioriteit krijgt. Doorfietsroutes verbinden belangrijke regionale bestemmingen met elkaar. Een doorfietsroute biedt voldoende ruimte aan alle typen fietsen en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes zijn fietspaden, maar ook parallelwegen waar gefietst mag worden. Deze kunnen zowel op gemeentelijke als provinciale grond liggen. Hier hebben we alleen de fietsinfrastructuur beschouwd die beheerd wordt door de provincie.

Doel. Door het veiligheidsrisico te bepalen per fietstraject kunnen we prioriteren op welke provinciale fietsvoorzieningen de opgave voor verkeersveiligheid het grootst is. Daarnaast beschrijft deze indicator de mate waarin de doorfietsroutes voldoen aan de juiste kenmerken volgens de Actieagenda actieve mobiliteit.

Methode. Bij het ontwikkelen van de iNHi hebben wij vastgesteld dat de fietspaden moeilijk aan de auto trajecten te koppelen zijn. Langs autotrajecten liggen vaak verschillende typen fietspaden (twee richtingen, éénrichting, parallelweg) die allemaal aan andere eisen moeten voldoen. Het uitmiddelen van de beoordeling van deze fietstrajecten tot één eindscore, zodat deze kan worden meegewogen in de iNHi brengt het risico met zich mee dat knelpunten verwateren in een gemiddelde. Daarnaast is de inschatting dat verbeteringen op de fietspaden ook als zelfstandige projecten kunnen worden uitgevoerd, zonder dat aan het autotraject gewerkt hoeft te worden. Een vrijliggend fietspad op de juiste breedte brengen hoeft immers niet altijd van invloed te zijn op de auto infrastructuur. Om deze twee redenen hebben wij ervoor gekozen om provinciale fietspaden in een aparte analyse in kaart te brengen, en de fietsknelpunten als een zelfstandige opgave te beschouwen. En dat voor zowel de beleidsdoelstellingen op verkeersveiligheid als op doorfietsroutes.

Verkeersveiligheid fiets

Verkeersveiligheid van de provinciale fietspadinfra wordt op basis van de risicogestuurde benadering vanuit het SPV 2030 gescoord. Er wordt daarbij gekeken naar wegkenmerken (breedte fietspad, de obstakelvrije zone, markering, verlichting en obstakels op het fietspad), uitwegen die op het fietspad uitkomen en het aantal kruisingen op het fietspad. Ook wordt de drukte op het fietspad meegewogen. Ongevallen zijn niet meegewogen; ongevallen op de fietspaden zijn er relatief veel (vooral de fiets-onder geregistreerde fietsongevallen en de eenzijdige ongevallen) en vaak ontbreekt er locatiedata. Deze kenmerken hebben wij in kaart gebracht voor alle typen infrastructuur waarop gefietst kan en mag worden. Voor het overgrote deel gaat het om fietspaden, daarnaast om enkele parallelwegen en fietsstroken langs hoofdrijbanen. Alle 130 wegtrajecten zijn opgedeeld naar 293 fietstrajecten, afhankelijk van het type fietsvoorziening. Deze zijn beoordeeld op vijf criteria met een weging afhankelijk van het belang van het criterium voor verkeersveiligheid, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Deze fietstrajecten zijn daarna weer omgerekend naar de 130 wegtrajecten.

Alle provinciale kruispunten zijn door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) beoordeeld op verkeersveiligheid. Van alle trajecten met fietsvoorzieningen zijn de **trajectgemiddelde** kruispuntscores van de SWOV overgenomen. Alle trajecten waar niet kan worden gefietst hebben de score 0 gekregen. Hier ligt immers geen verkeersveiligheidsopgave voor de fiets. Uiteraard zijn trajecten waar veel gefietst wordt belangrijker om aan te pakken dan rustige trajecten. Per traject is daarom een inschatting gemaakt van de huidige fietsdrukte, waar beschikbaar is dat gedaan op basis van verkeerstellingen. Trajecten waar veel gefietst wordt, hebben daarom een zwaarder gewicht gekregen.

Doorfietsroutes

Voor doorfietsroutes wordt dezelfde methode gebruikt, maar gelden andere minimumeisen en streefwaarden. Met name voor de breedte worden de doorfietsroutes tegen hogere waarden aangelegd. Een fietspad van drie meter breed wordt met een hogere gewenste breedte vergeleken als het een doorfietsroute is en krijgt een hogere risicoscore dan wanneer een fietspad geen doorfietsroute zou zijn.

De uitkomsten van de analyse voor verkeersveiligheid op fietspaden hebben wij geanalyseerd. Hieruit zijn enkele projecten voortgevloeid die als specifieke fietsprojecten worden geprioriteerd in de programmering. Op enkele trajecten blijkt het ontwikkelperspectief gering. Daar is wel gekeken of de verkeersveiligheid verbeterd kan worden door kantmarkering aan te brengen op het fietspad. Er loopt momenteel een apart project, om op ruim 200 kilometer provinciale fietspaden kantmarkering toe te voegen.

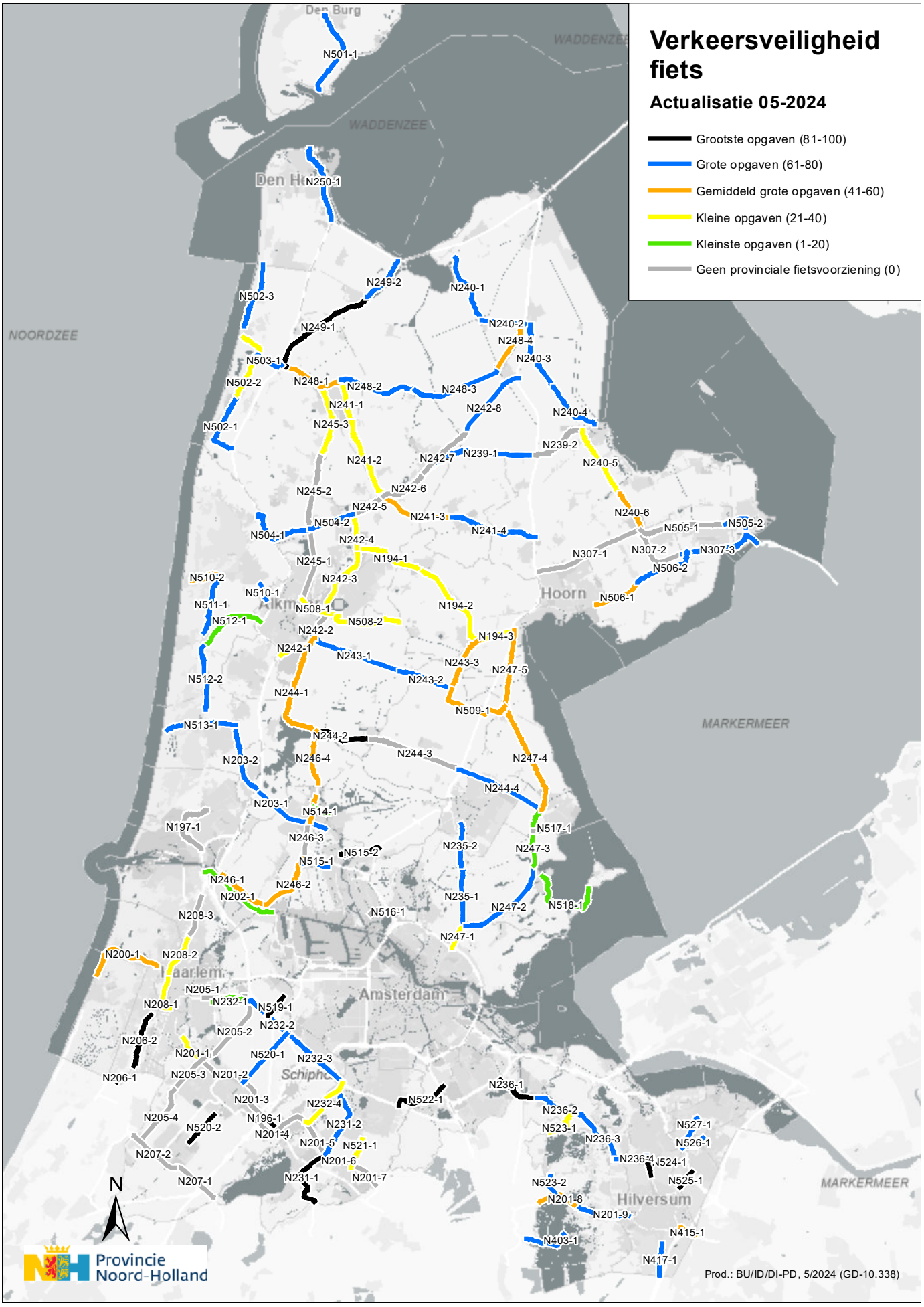
Resultaat. Onderstaande tabel laat de tien trajecten zien met de grootste opgaven op de indicator Fiets.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Percentage streefwaarde breedte fietspad	Deelscore: Trajectlengte fietspad	Type fietsroute
1.	N196-1	Amstelland-Meerlanden	**100**	0,56	2,79	Doorfietsroute
2.	N244-2	Regio Alkmaar	**90**	1	1,78	Regionale route
3.	N524-1	Gooi- en Vechtstreek	**90**	0,43	2,78	Doorfietsroute
4.	N515-2	Zaanstreek-Waterland	**89**	0,56	6,34	Doorfietsroute
5.	N519-1	Amstelland-Meerlanden	**87**	0,53	1,85	Regionale fietsroute
6.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	**85**	0,54	8,9	Doorfietsroute
7.	N206-2 N231-1 N249-1	Zuid-Kennemerland en IJmond Amstelland-Meerlanden Kop van Noord-Holland	**84** **84** **84**	0,67 0,65 1	6,74 5,94 3,29	Regionale fietsroute Regionale fietsroute Regionale fietsroute
10.	N520-2 N206-1	Amstelland-Meerlanden Zuid-Kennemerland en IJmond	**82** **82**	0,6 1	6 0,9	Doorfietsroute Regionale fietsroute

Top-10 Fiets.

Doorontwikkeling. De minimum- en streefwaardes gebruikt in deze indicator worden waarschijnlijk nog aangescherpt middels de herziening van de ERBI. Ook zijn steeds meer van de gebruikte databronnen landelijk beschikbaar via het NDW, zoals breedte en intensiteit. Dit betekent dat we een aantal berekeningen in een volgende versie gelijk op het NDW-netwerk kunnen uitvoeren, in plaats van een eigen data-analyse uit te voeren op OSM/Fietsersbond fietspadkaarten.





Figuur 7. Opgaven verkeersveiligheid fiets.

5.5. Leefbaarheid: Gezonde leefomgeving

Gebruik van de infrastructuur leidt tot luchtverontreiniging en geluidsbelasting. Blootstelling aan geluid kan leiden tot slaapverstoring en cognitieve effecten, zoals vermindering van leerprestaties bij kinderen en concentratieverlies. Luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor 3,5 procent van de gezondheidslast in Nederland. Na roken (9,4%) behoort luchtverontreiniging, met name fijnstof, en geluid vanwege wegverkeer tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Daarentegen weegt de geluidsbelasting tegenover het gebruik van de provinciale wegen meer dan 90% bij aan de gezondheidslast in de omgeving.

Het is belangrijk te beseffen dat de elektrificatie van het verkeer niet leidt tot minder gezondheidslast. Deze voertuigen zijn namelijk zwaarder en hebben bredere banden, waardoor het bandengeluid zwaarder wordt. Op provinciale wegen is per definitie het bandengeluid harder dan het motorgeluid, omdat het omslagpunt tussen de 50-60km/u ligt. Het verminderen van het verkeer (30% minder = min 1dB), snelheidsverlaging (80 naar 60km/u = min 1dB) en stil asfalt en stillere banden (bij 100% inzet = min 3dB) zijn maatregelen waaraan gedacht kan worden.

Doel. Doel van de indicator Gezonde leefomgeving is om de gezondheidslast van het gebruik van provinciale infrastructuur in de omgeving inzichtelijk te maken, om zo de trajecten met de grootste opgave in beeld te krijgen.

Methode. De indicator vertaalt het gezondheidseffect van luchtverontreiniging en geluidsbelasting van het wegverkeer naar één getal (eindscore) met behulp van **Milieu GezondheidsRisico**. De MGR-maat is ontwikkeld door het **RIVM**. Voor deze indicator is gebruik gemaakt van databestanden met modelberekeningen. We kijken naar de gezondheidsimpact op het niveau van woonadressen en volgen daarbij de advieswaarden van de **Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)**. De WHO-advieswaarden zijn ingegeven vanuit een gezondheidskundig oogpunt; overschrijding van deze waarden duiden we in deze analyse daarom als 'ongezond'. Ook bij waarden onder deze grenzen is echter sprake van gezondheidslast, maar wel in een mate die vanuit gezondheidskundig oogpunt aanvaardbaar is. De gezondheidslast is alleen berekend voor woonadressen die in gebieden liggen waar de last boven de WHO-advieswaarden ligt. Alleen de gezondheidslast boven de advieswaarden die veroorzaakt wordt door wegverkeer over provinciale wegen is toegekend aan het meest nabijgelegen provinciale wegtraject.

Voor lucht is het effect van fijnstof (PM_{10}) en stikstof (NO_2) berekend met de **AERIUS Lucht Rekentool** van het RIVM voor het rekenjaar 2018.[9] Voor geluid analyseren we de 24-uurs geluidsbelasting (L_{den}) en de geluidsbelasting 's nachts (L_{night}) op basis van de **EU-geluidsbelastingskaarten**. Elke vijf jaar worden deze data geactualiseerd. Let wel, we kijken naar geluidsbelasting, niet naar subjectief ervaren geluids*overlast*. In dit geval zijn het de geluidberekeningen over 2021, maar daarbij is uitgegaan van de verkeersintensiteiten uit het jaar 2019. Vanwege de effecten van de COVID-19-maatregelen waren de verkeersintensiteiten over 2020 en 2021 niet voldoende representatief om te gebruiken.

Resultaat. De trajecten zijn geprioriteerd op basis van het opgestelde ongezonde gezondheidseffect (MGR-maat) van wegverkeer over de wegtrajecten op de woonomgeving. Als een traject een hoge eindscore heeft, betekent dit dat het gebruik van de weg voor relatief veel gezondheidslast boven de WHO-advieswaarden in de omgeving zorgt. Een traject met veel verkeer in een dichtbevolkt gebied scoort daarmee slechter dan een traject met dezelfde verkeersdrukte in een dunbevolkt gebied.

Het overgrote deel van de gezondheidslast afkomstig van het wegverkeer over de trajecten wordt veroorzaakt door geluidsbelasting. Dat is ook zichtbaar in de onderstaande tabel. De meeste provinciale trajecten liggen namelijk niet in een gebied waar de WHO-advieswaarden voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) worden overschreden.

9 Het is gebleken dat de AERIUS Lucht Rekentool niet meer gebruikt kan worden voor onze analyse. Het rekenmodel is door het RIVM dusdanig aangepast dat berekeningen voor de gehele provincie niet meer mogelijk zijn. Dit betekent dat we geen herberekening en actualisatie kunnen doen wat betreft fijnstof (PM_{10}) en stikstof (NO_2). Er zal in het kader van de MGR een nieuwe methode ontwikkeld worden.

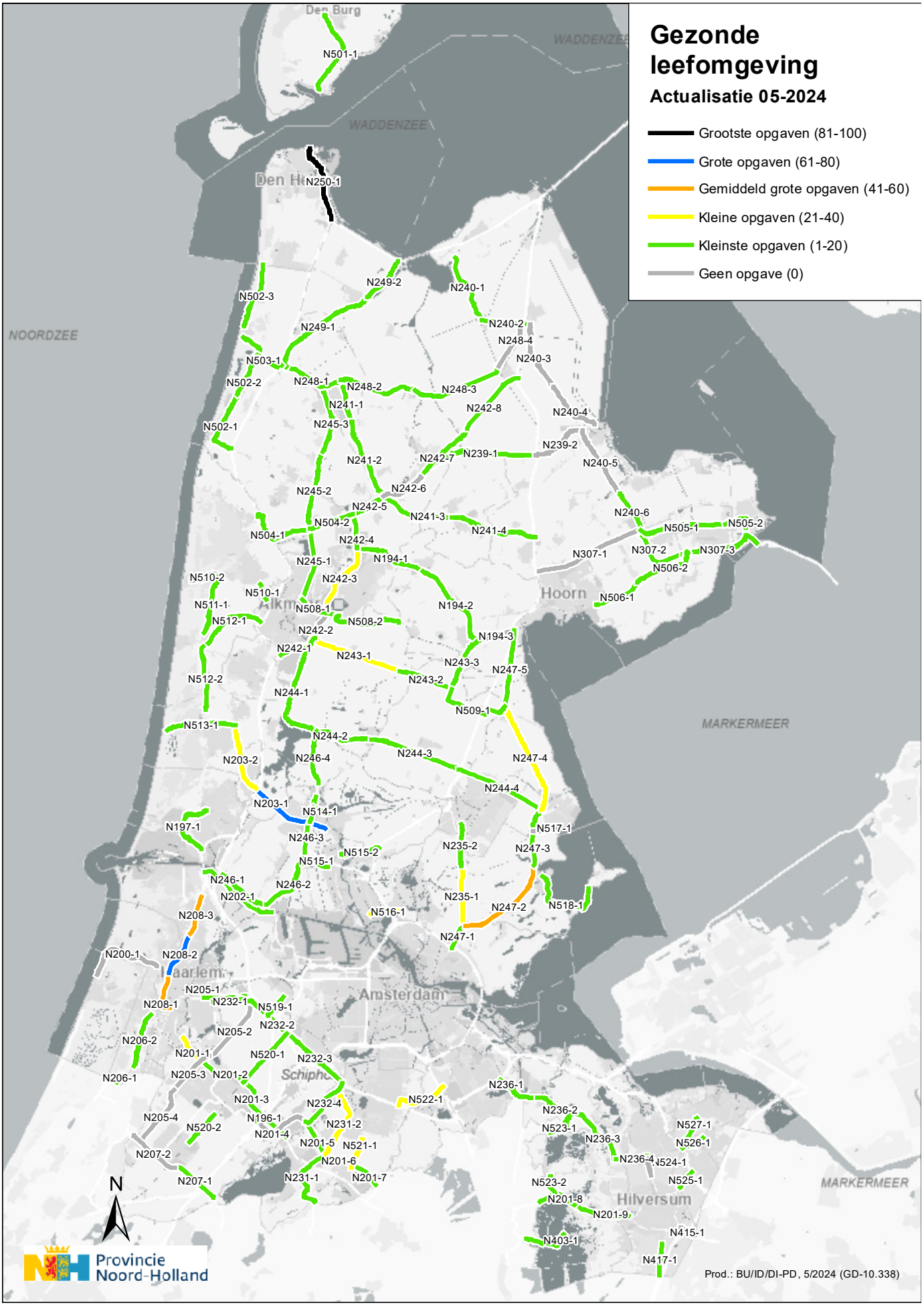
Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Geluid	Deelscore: Lucht
1.	N250-1	Kop van Noord-Holland	**100**	100	0
2.	N203-1	Zaanstreek-Waterland	**63**	60	87
3.	N208-2	Zuid-Kennemerland en IJmond	**61**	61	3
4.	N208-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**55**	55	3
5.	N208-3	Zuid-Kennemerland en IJmond	**54**	54	0
6.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	**42**	42	0
7.	N516-1	Zaanstreek-Waterland	**36**	36	10
8.	N203-2	Regio Alkmaar	**34**	34	0
9.	N235-1	Zaanstreek-Waterland	**29**	29	0
10.	N242-3	Regio Alkmaar	**28**	28	0

Top-10 Gezonde Leefomgeving.

Doorontwikkeling. Eind 2022 zijn nieuwe EU-Geluidsbelastingskaarten voor Noord-Holland opgeleverd. Dit is de basis voor het op te stellen Actieplan geluid 2024-2028. In 2024 verkennen we verschillende geluidmaatregelenscenario's, waarvan een gezonde leefomgeving scenario waarbij zal worden nagegaan wat de gevolgen zijn van het streven naar de advieswaarde voor geluid wegverkeer van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er moet nog besluitvorming plaatsvinden voor het vaststellen van de eindvariant voor het Actieplan geluid 2024-2028. Dit is niet gereed voor opleveren van de iNHi 2024-2028. Zosnel er nieuwe data en methodes beschikbaar zijn, wordt dit verwerkt worden in de Monitor.

Voor de deelscore lucht wordt een nieuwe methode ontwikkeld, passend bij de MGR-mehodiek. We gaan hiervoor in gesprek met het RIVM.





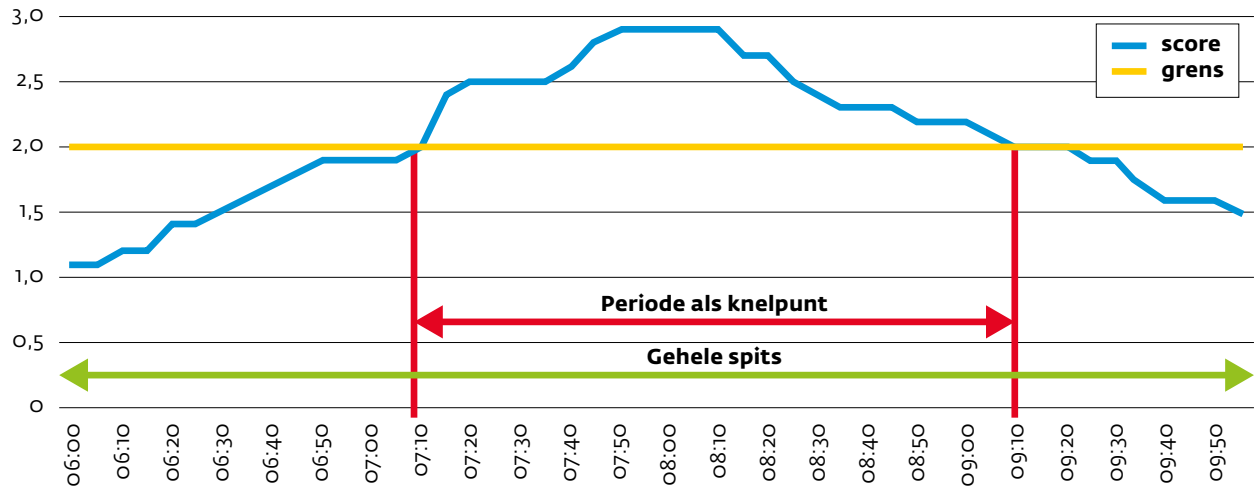
Figuur 8. Opgaven gezonde leefomgeving.

5.6. Bereikbaarheid: Doorstroming wegverkeer

Filevorming vermindert de bereikbaarheid van Noord-Holland per auto. Als wegbeheerder is de provincie Noord-Holland verantwoordelijk voor het functioneren van het netwerk van provinciale wegen. In het Perspectief Mobiliteit wordt gesteld dat de provincie geen netwerken meer wil en kan bouwen op piekcapaciteit. Daarmee accepteert de provincie dus dat soms vertraging optreedt – binnen de grenzen van verkeersveiligheid. De focus voor doorstroming van wegverkeer ligt op die plekken waar geen goede alternatieven zijn voor het gebruik van de auto.

Doel. Doel van de indicator Doorstroming wegverkeer is om de gemiddelde vertraging van wegverkeer tijdens de gehele dag inzichtelijk te maken, zodat we wegtrajecten kunnen prioriteren op het onderwerp doorstroming. De data worden uitgedrukt in de mate van de lengte van de periode waarbinnen vertraging plaatsvindt. Dus een file verdeeld over een lange periode wordt hoger gescoord dan een file die kort en hevig piekt.

Methode. Binnen de provincie worden reistijden en snelheden gemeten. Voor de iNHi is van belang wat de capaciteit van wegvakken en trajecten is. We kijken naar de verhouding tussen de huidige gemiddelde reistijd tijdens de ochtend- en avondspits (met een duur van vier uur) en de situatie waarin verkeer ongehinderd kan doorrijden ('free flow'), dit noemen we reistijdverhouding. Een waarde onder de 2 vinden we acceptabel. In de onderstaande figuur is weergegeven wat hiermee wordt bedoeld. Voor een wegvak is in de periode tussen 06:00-07:10 uur en in de periode tussen 09:10-10:00 uur nog ruimte om de spits af te laten vlakken, terwijl tussen 07:10-09:10 er geen capaciteit op het wegvak meer is. Oftewel, als automobilisten om 08:00 in de file staan, hebben ze de mogelijkheid om eerder of later te vertrekken. Dan staan ze niet of minder in de file. Des te langer de reistijdverhouding 2 of hoger is tijdens de spits, des te slechter het wegtraject scoort in de iNHi.



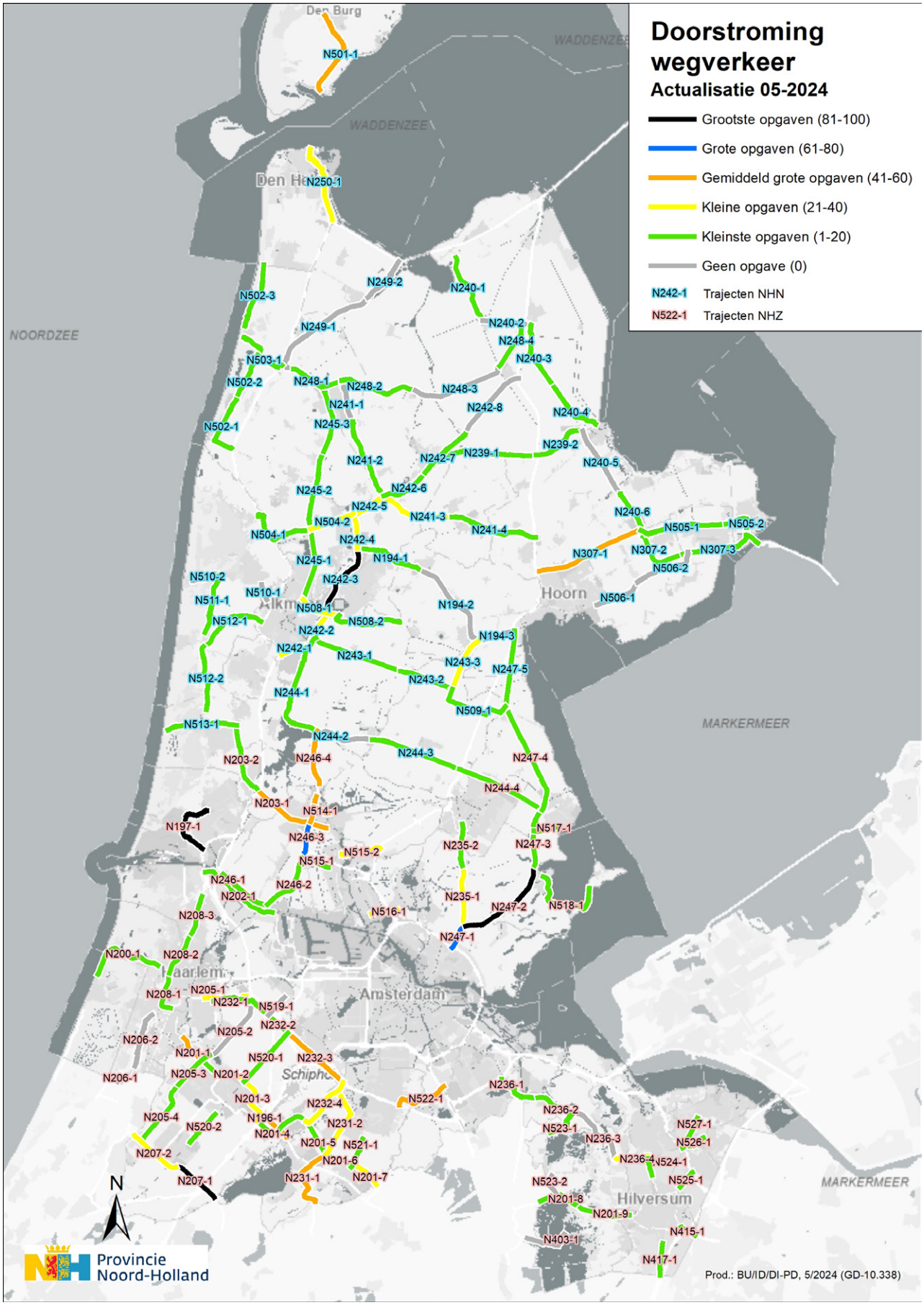
Figuur 9: Uitleg reistijdverhouding.

Resultaat. Onderstaande tabel geeft de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Doorstroming wegverkeer. Buiten de top-10 hebben alle trajecten een vertragingsfactor die lager ligt dan 1,5. Een vertragingsfactor van 1,5 betekent dat je met de auto in de spits gemiddeld 1,5 keer zo lang onderweg bent.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Grootste vertragingsfactor
1.	N242-3	Regio Alkmaar	**100**	0,470
2.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	**89**	0,420
3.	N207-1	Amstelland-Meerlanden	**85**	0,400
4.	N197-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**81**	0,380
5.	N247-1	Zaanstreek-Waterland	**66**	0,310
6.	N246-3	Zaanstreek-Waterland	**62**	0,290
7.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	**57**	0,270
8.	N196-1	Amstelland-Meerlanden	**55**	0,260
9.	N231-1	Amstelland-Meerlanden	**55**	0,230
10.	N307-1 N514-1 N203-1	Westfriesland Zaanstreek-Waterland Zaanstreek-Waterland	**49** **49** **49**	0,230 0,230 0,203

Top-10 Doorstroming wegverkeer.

Doorontwikkeling. We blijven de ontwikkelingen in de datavergaring en -analyse voor doorstroming volgen en passen waar nodig de methode hierop aan. Het doel is om in de iNHi voor de volgende bestuursperiode van 2027-2031 concreet inzicht te hebben in de toekomstige doorstromingsknelpunten.



Figuur 10. Opgaven doorstroming wegverkeer.

5.7. Bereikbaarheid: Doorstroming openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in duurzame bereikbaarheid binnen de provincie. De provincie is verantwoordelijk voor bus-ov, met uitzondering van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam. Om te zorgen dat het ov een aantrekkelijk alternatief is voor de auto, is inzicht in de doorstroming op bus routes belangrijk. Zo kunnen we sturen op zo min mogelijk oponthoud voor busreizigers.

Doel. Voor de iNHi 2024-2028 is ervoor gekozen om de vertraging die bussen ondervinden op provinciale wegen in beeld te brengen. Als er voor het reguliere wegverkeer een doorstromingsknelpunt is én er staat een bus tussen, dan willen we dat weten. Waar bussen een eigen doelgroepenstrook hebben of over solitaire hoogwaardig openbaarvervoer banen (HOV-banen) rijden is de doorstroming optimaal. Deze wegvakken en de HOV-banen zijn daarom niet meegenomen in de analyse.

Methode. Bus routes maken gebruik van in totaal 82 van de 130 wegtrajecten. Voor deze trajecten wordt het gemiddelde aantal lijnbussen tijdens het drukste uur van de ochtend- en avondspits meegenomen.

Ook is nagegaan of er aparte bus infrastructuur aanwezig is, zoals een vrij liggende busbaan of een aparte opstelstrook bij verkeerslichten. Indien businfrastructuur ontbreekt is de vertraging gelijk aan die van het overige wegverkeer, want de bus staat in dezelfde file. In die gevallen is de individuele verliestijd van al het wegverkeer vermenigvuldigd met het gemiddelde aantal lijnbussen tijdens het drukste uur. De individuele verliestijd is de extra tijd die het kost om een traject tijdens de spits af te leggen ten opzichte van de situatie zonder oponthoud (‘free flow’).

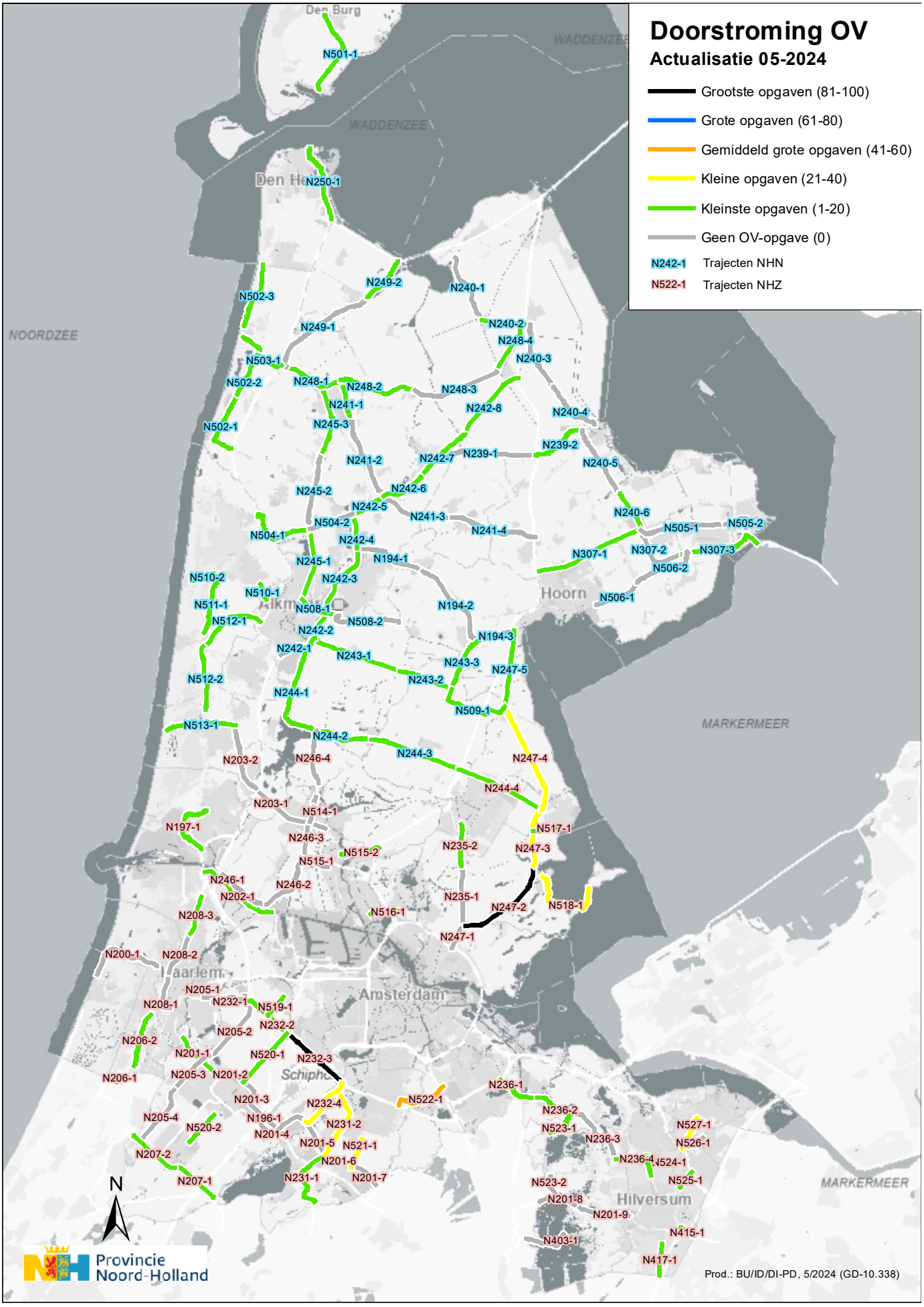
Voor de 82 trajecten waar wel sprake is van gescheiden businfrastructuur is de individuele verliestijd afzonderlijk bepaald, en daarna is de verliestijd vermenigvuldigd met het aantal lijnbussen dat deze vertraging ondervindt. Een traject waar veel lijnbussen oponthoud ondervinden eindigt zodoende hoger in de prioritering dan een traject waar minder lijnbussen oponthoud ondervinden. Anders dan bij de indicator Doorstroming wegverkeer zijn alle trajecten hier gelijk behandeld.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Vertraging bus in minuten
1.	N232-3	Amstelland-Meerlanden	**100**	70,8
2.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	**82**	58,4
3.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	**51**	36,1
4.	N247-4	Zaanstreek-Waterland	**36**	25,3
5.	N521-1	Amstelland-Meerlanden	**30**	21,3
6.	N231-2	Amstelland-Meerlanden	**29**	20,5
7.	N527-1	Gooi en Vechtstreek	**27**	19,1
8.	N232-4	Amstelland-Meerlanden	**23**	16,1
9.	N247-3 N518-1	Zaanstreek-Waterland Zaanstreek-Waterland	**22** **22**	15,7 15,6

Top-10 Doorstroming Openbaar Vervoer.

Doorontwikkeling. De in ontwikkeling zijnde Visie Publieke Mobiliteit introduceert andere vormen van openbaar vervoer dan de ‘standaard’ bus. Er wordt, na vaststelling van de Visie Publieke Mobiliteit, onderzoek gedaan of en hoe dit vraagt om doorontwikkeling van deze indicator.





Figuur 11. Opgaven doorstroming ov.

5.8. Ontsnippering van de natuur

De provincie werkt aan goede verbindingen tussen natuurgebieden in Noord-Holland. De provinciale wegen versnipperen op verschillende locaties natuur, en dat heeft een negatief effect op populaties van diersoorten. Met faunavoorzieningen zoals natuurbruggen en faunatunneltjes kan de barrièrewerking van provinciale wegen voor wilde diersoorten worden weggenomen, en verminderen we de kans op wildaanrijdingen. Daarmee verbeterd de verkeersveiligheid op de provinciale wegen en fietspaden voor mens én dier.
De ontwikkeling van deze indicator is voor Gedeputeerde Staten reden geweest om 7 december 2021 te besluiten dat ontsnippering standaard wordt meegenomen in infrastructurele projecten.

Doel. Deze indicator maakt inzichtelijk op welke trajecten nieuwe faunavoorzieningen het meeste gaan bijdragen aan herstel of versterking van populaties wilde diersoorten in Noord-Holland en het verminderen van het aantal wildaanrijdingen.

Methode. Aan de basis van deze indicator ligt het onderzoek dat de Wageningen Universiteit in opdracht van de provincie heeft uitgevoerd. Het onderzoek spitst zich toe op twintig geselecteerde soorten, die model staan voor een soortengroep. Wegen vormen voor deze soorten barrières in hun leefgebied, en beïnvloeden hun overlevingskans. De soorten verschillen echter van elkaar in de afstanden die ze kunnen afleggen en de omvang van hun territorium.



Figuur 4: Twintig onderzochte soorten.

Voor elk van de twintig soorten is onderzocht welke gebieden in de provincie geschikt zijn voor de soort om te overleven, en welke fysieke barrières voor deze soort in het landschap aanwezig zijn. Met deze informatie kan het **informatiesysteem LARCH** van de Wageningen Universiteit simuleren of de ecologische netwerken van de soort van voldoende kwaliteit zijn. Met LARCH zijn voor elk van de twintig soorten twee scenario's met elkaar vergeleken: de kwaliteit van ecologische netwerken mét en zonder provinciale wegen. Op die manier wordt duidelijk bij welke wegtrajecten de kwaliteit van de ecologische netwerken na ontsnippering (sterk) verbetert. Die verbetering noemen we **'faunawinst'**. Ook is bekeken of de faunawinst op korte of op lange termijn kan worden bereikt. Als de soort nog niet in de omgeving voorkomt zal de faunawinst pas op lange termijn worden gerealiseerd, namelijk pas wanneer de soort in de omgeving wordt geïntroduceerd.

Daarnaast heeft de Wageningen Universiteit in kaart gebracht op welke trajecten de twintig geselecteerde soorten met regelmaat worden aangereden. Dat noemen we 'faunahotspots'. Deze inventarisatie is verricht door ecologen met kennis van de gebieden, aangevuld met gegevens uit de Databank Faunaslachtoffers. Ook bevat het onderzoek per traject aanbevelingen voor de te realiseren faunavoorzieningen om te zorgen voor optimale ontsnippering. In de analyse is rekening gehouden met reeds bestaande faunapassages.

Met behulp van de gegevens uit het onderzoek van de Wageningen Universiteit zijn trajectscores berekend, waarbij een aantal beslisregels is gedefinieerd. Zo tellen alle soorten even zwaar mee, en weegt faunawinst op korte termijn zwaarder mee dan faunawinst op langere termijn. Verder geldt: hoe groter de potentiële faunawinst, hoe zwaarder deze meetelt. Tot slot weegt faunawinst zwaarder dan een faunahotspot: we wegen het aantal soorten waarvoor faunawinst te behalen valt zwaarder dan het aantal soorten waarvoor een traject nu een faunahotspot is.

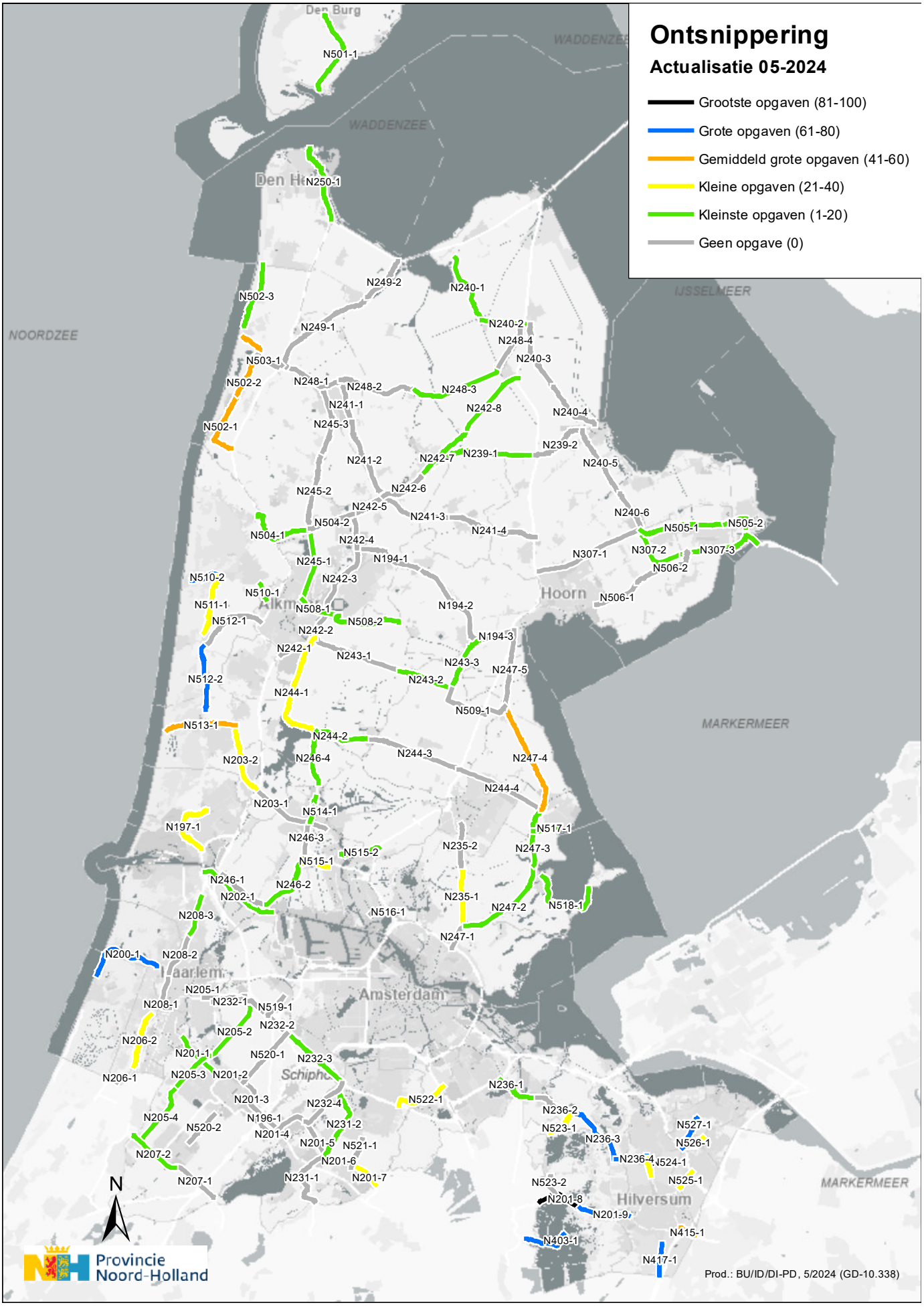
Resultaat. In de onderstaande tabel staan de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Ontsnippering van natuur. Uit de achterliggende analyse volgt dat voor de N201-8 op korte termijn grote faunawinst te behalen valt voor een relatief groot aantal soorten. De N403-1 presteert op de indicator echter slecht vanwege het relatief hoge aantal wildaanrijdingen (faunahotspot). In het onderzoeksrapport **Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland** van de Wageningen Universiteit wordt voor alle trajecten onder meer beschreven om welke soorten het precies gaat. Het rapport is te vinden op de website van de provincie Noord-Holland.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Faunawinst korte termijn			Faunawinst lange termijn			Fauna-hotspot
				Matig	Groot	Zeer groot	Matig	Groot	Zeer groot	
1.	N201-8	Gooi en Vechtstreek	**100**	1	4	0	0	0	0	6
2.	N403-1	Gooi en Vechtstreek	**80**	0	2	1	0	0	0	6
3.	N236-4	Gooi- en Vechtstreek	**78**	3	0	1	1	0	1	9
4.	N527-1	Gooi- en Vechtstreek	**76**	2	0	1	0	0	1	11
5.	N510-2	Regio Alkmaar	**76**	0	1	1	0	0	1	6
6.	N200-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**72**	1	0	1	0	0	1	7
7.	N201-9	Gooi en Vechtstreek	**64**	1	1	0	0	0	1	6
	N512-2	Regio Alkmaar	**64**	3	0	1	3	1	0	5
	N417-1	Gooi en Vechtstreek	**64**	1	0	2	0	0	0	7
	N236-3	Gooi en Vechtstreek	**64**	4	0	1	0	0	0	10

Top-10 Ontsnippering.

Doorontwikkeling. Voor deze indicator zijn geen inhoudelijke verbeteringen nodig. Indien van meerwaarde kan nieuwe ecologische kennis over diersoorten in de toekomst mogelijk worden toegevoegd aan de analyse. Daarnaast kan de barrièrewerking van andere typen infrastructuur—bijvoorbeeld aan vaarwegen, spoorwegen of gemeentelijke wegen—worden meegenomen.





Figuur 12. Opgaven ontsnippering.

5.9. Beïnvloedingsindicator: Verstedelijking

Doel. Verstedelijking heeft invloed op regionale mobiliteit voor alle modaliteiten: op doorstroming, veiligheid en een gezonde leefomgeving. Het doel van deze indicator is om de plancapaciteit inzichtelijk te maken en te relateren aan de provinciale infrastructuur.

Het Perspectief Mobiliteit stelt dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen eerst gekeken wordt naar de 'trits van de 3 V's', zoals benoemd in het coalitieakkoord 2023-2027. Het gaat om de vermindering, verandering en verbetering van de mobiliteit, voordat de mobiliteit gefaciliteerd wordt middels meer infrastructuur. Dit is de Trias Mobilica. Daarbij levert de grote woningbouwopgave per definitie een groei van de mobiliteit met invloed op het presenteren van de infrastructuur. Daarbij geeft de provincie Noord-Holland zichzelf de opdracht om de onvermijdelijke groei van de automobiliteit te dempen, zonder de versnelling van de woningbouw te vertragen.

Methode. De plancapaciteit tot en met 2030 is scherp in beeld, in combinatie met waar de belangrijkste ov-knooppunten liggen. De precieze impact van verstedelijking op toekomstige mobiliteit is niet exact te voorspellen en te kwantificeren op project- en locatieniveau. Dit kan wel op hoofdlijnen en gebiedsniveau, omdat er wel duidelijk is waar en wanneer verstedelijking tot realisatie komt.

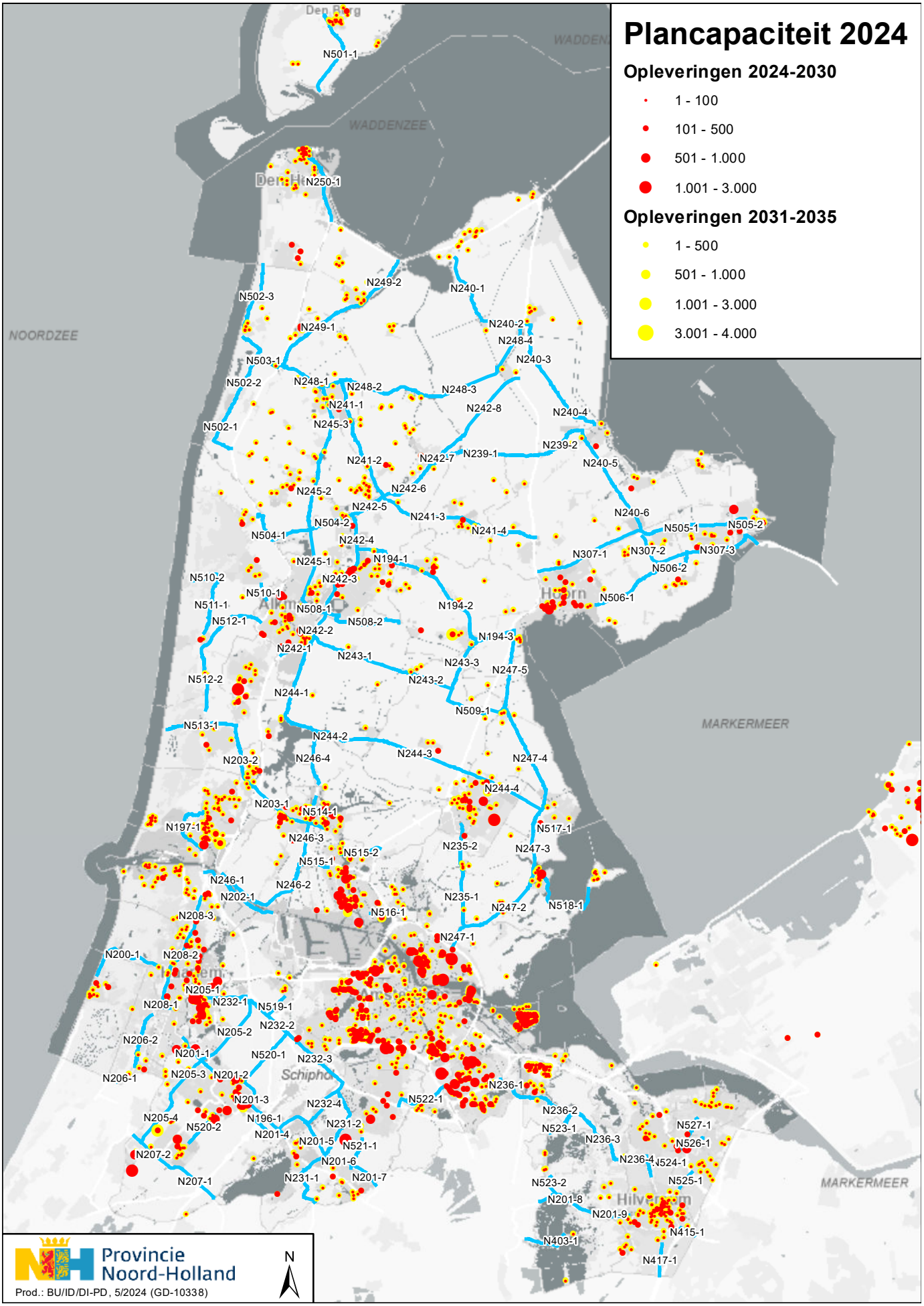
De woningbouwopgaven zijn gecategoriseerd: alle voorziene nieuwbouwwoningen (plancapaciteit t/m 2030) in een grote straal rond de weg met een mogelijke relatie tot de provinciale weg zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van ov-knooppunten.

0-500 woningen	Klasse 0
500-1000 woningen	Klasse 1
1000-3000 woningen	Klasse 2
Meer dan 3000 woningen	Klasse 3

Verdeling klassen.

Resultaat. Het resultaat van deze beïnvloedingsindicator is dat de plancapaciteit in combinatie met ov-knooppunten (trein en bus) langs de 130 wegtrajecten van de iNHi zijn gelegd. Door middel van ambtelijk handwerk is er gekeken naar welke projecten het grootste effect hebben op de provinciale wegen.





Figuur 13. Plancapaciteit provincie Noord-Holland.

5.10. Beïnvloedingsindicator: Stikstof

Doel. Gebruik van de infrastructuur leidt tot stikstofemissie en depositie, ook in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In veel van deze gebieden komt te veel stikstof neer, wat een negatieve impact heeft op de natuur. Met maatregelen kan de emissie en depositie van stikstof worden teruggebracht. Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een reductie van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Methode. Wat betreft de snelheidsverlaging zijn er twee externe onderzoeken uitgevoerd. Het eerste onderzoek, uitgevoerd door ingenieursbureau Antea Group in 2020, heeft in kaart gebracht op welke provinciale wegen een snelheidsverlaging tot significante reductie van stikstofdepositie leidt en op welke van deze trajecten een herinrichting op verkeersveilige manier kan plaatsvinden. De vijf trajecten die hieruit naar voren kwamen zijn middels een tweede onderzoek, uitgevoerd door ingenieursbureau Royal HaskoningDHV in 2023, onderzocht op mogelijke omrijdeffecten als gevolg van de snelheidsverlaging. Ook is in dit onderzoek gekeken naar mogelijke wegontwerpen die passen bij de verlaagde snelheden.

Naast de externe onderzoeken naar snelheidsverlaging is intern een bredere verkenning uitgevoerd naar andersoortige maatregelen die mogelijk kunnen bijdragen aan een reductie van stikstofemissie dan wel depositie. Hierin is onder andere gekeken naar de stappen die andere provincies op dit gebied hebben gezet, naar maatregelen die vooralsnog primair op CO_2-reductie zijn gericht en naar niet eerder verkende maatregelen.

Resultaat. Uit het tweede onderzoek naar het effect van snelheidsverlaging komt per onderzocht traject een aparte conclusie naar voren. Op twee van de vijf trajecten heeft snelheidsverlaging volgens het onderzoek geen impact op stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dat op deze trajecten in het eerste onderzoek wel een effect is berekend heeft te maken met een correctie op de manier van rekenen. Op twee andere trajecten leidt snelheidsverlaging wel tot een verlaging van de stikstofdepositie in de nabijheid van het desbetreffende traject, maar zorgen omrijdeffecten voor een toename van stikstofdepositie elders. Hiermee zou een nieuwe opgave ontstaan om die toenames te voorkomen, hetgeen de maatregel extra complex zou maken. Op de volgende trajecten zijn géén maatregelen mogelijk:

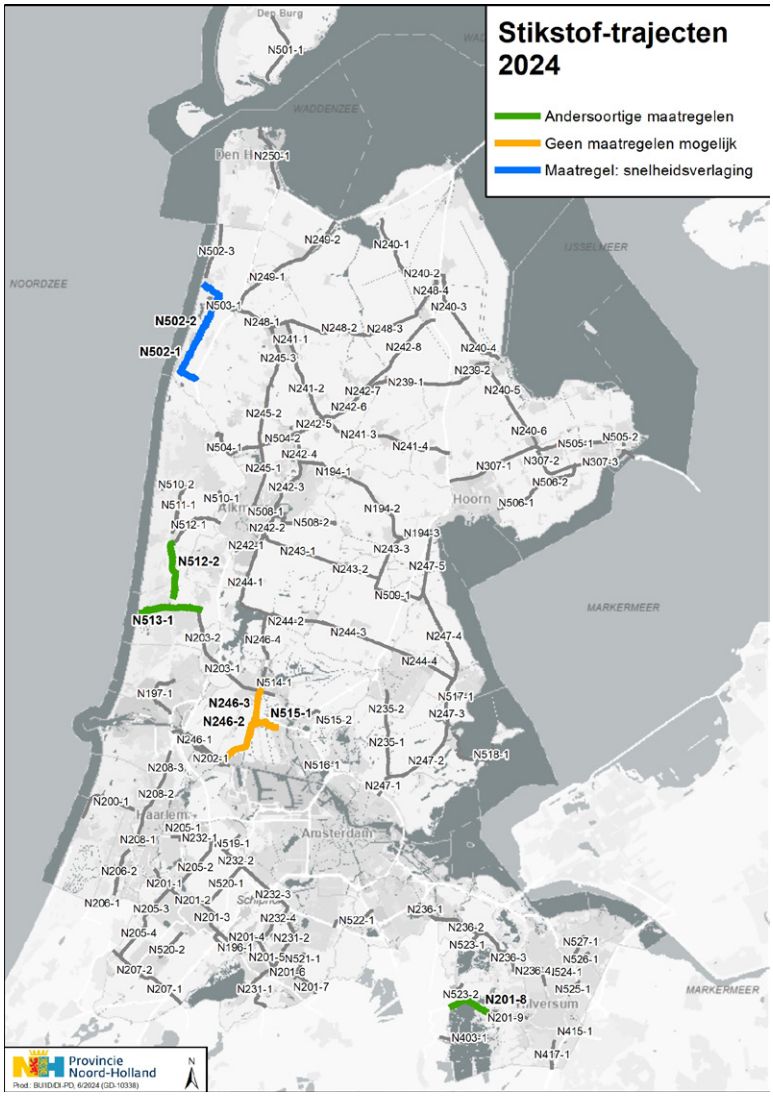
- N515-1 Westzaan
- N246-2 (vanaf aansluiting N515-1 naar noorden) en N246-3

Op slechts één aangesloten traject leidt snelheidsverlaging tot enkel een afname van stikstofdepositie. De maximaal berekende afname bedraagt hier -2,78 mol/ha/j:

- N502-1 en N502-2 tussen Petten en Callantsoog

De verkenning naar andersoortige maatregelen die intern is uitgevoerd heeft geleid tot twee aanvullende maatregelen die de depositie van stikstof vanuit de mobiliteitssector kunnen terugdringen: milieu- en zero-emissiezones en stikstofschermen. Milieu- en zero-emissiezones weren vervuilende voertuigen gebaseerd op emissieklasse of motortype. Stikstofschermen stuwen luchtstromen, incl. stikstof, op waardoor stikstof afkomstig uit voertuigen minder geconcentreerd neerdaalt. Op onderstaande wegen zijn deze maatregelen doorgerekend en hebben zij in meer of mindere mate effect.

- N201-8 Oostelijke Vechtplassen
- N512-2 Egmond aan den Hoef - Bakkum
- N513-1 Castricum aan Zee



Figuur 14. Opgaven stikstof.

BIJLAGEN

1. Beleidscontext
2. Wegtrajecten met locatie-aanduidingen
3. Ambitielijst
4. Ambitielijst incl. motivatie investeringsprioriteit
5. Basisgegevens indicatoren
6. Netwerklijsten Monitor
7. Verklarende woordenlijst



BIJLAGE 1 BELEIDSCONTEXT

In de deze bijlage geven we de beleidscontext weer waar de iNHi op is gebaseerd. Dit is vanzelfsprekend het coalitieakkoord Verbinden vooruit van het huidige college en het langjarig Perspectief Mobiliteit. Ook is rekening gehouden met vele trends en ontwikkelingen. De analyse over deze informatie heeft tot resultaat dat onderwerpen zijn toegedeeld aan de iNHi en/of de NIKG.

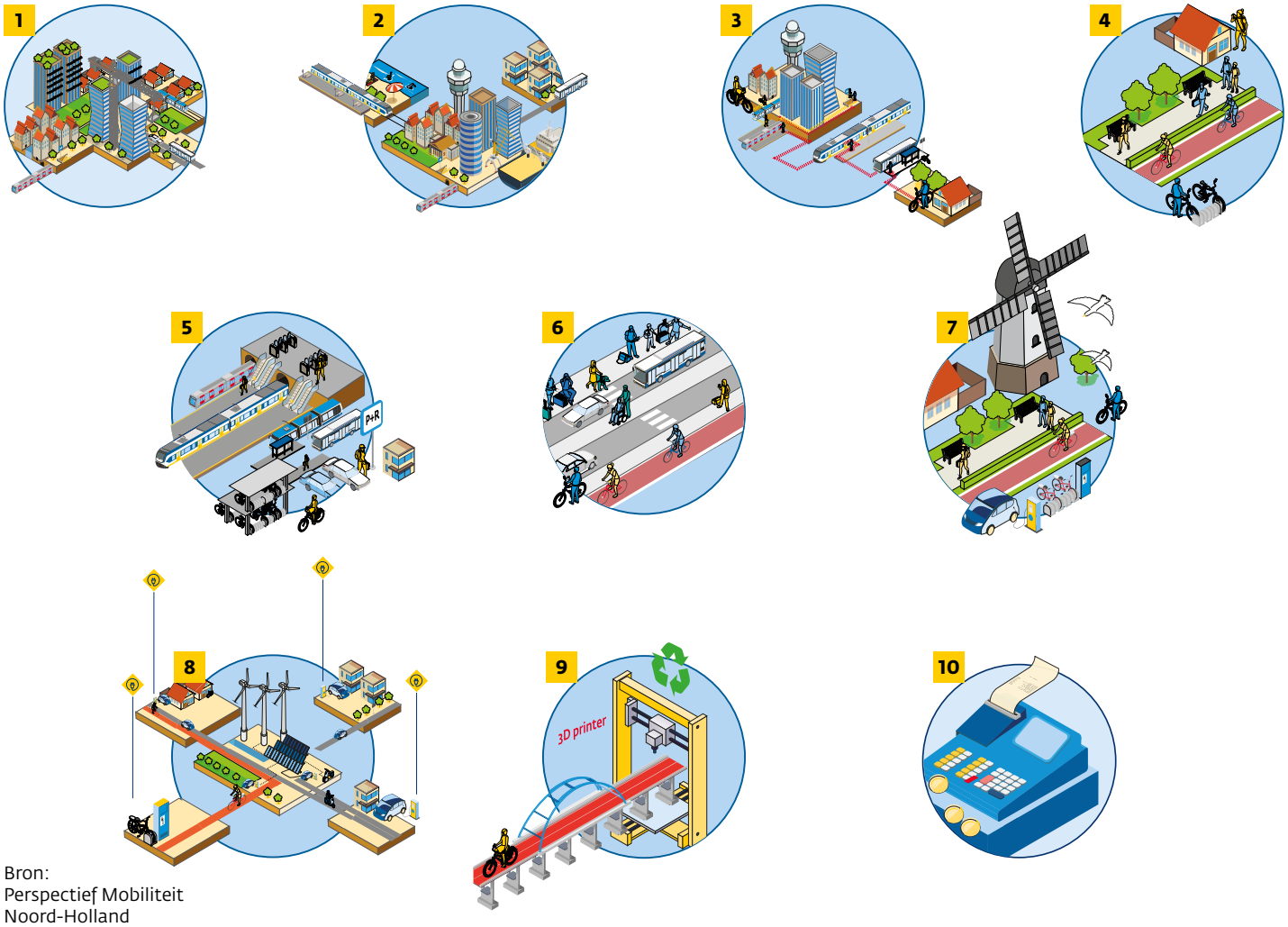
De basis
Vanuit het coalitieakkoord zijn er meer middelen gekomen voor mobiliteit, maar tegelijkertijd zien we ook prijsopdrijvende trends. Desalniettemin zijn de financiële middelen voor mobiliteit gestegen, terwijl de middelen op het gebied van uitvoeringskracht meer prioriteit verdienen. Het beschikbare budget zal besteed moeten worden, maar de personele invulling hiervan wordt voor de aankomende vier jaar nog een grote uitdaging. Uitvoeringskracht is een onderdeel van onze middelen en daarom net zo belangrijk.

Coalitieakkoord 2023-2027: Verbindend vooruit
In het nieuwe coalitieakkoord staat hoe het nieuwe college met de opgaven om wil gaan op grote maatschappelijke thema's: de bouw van 191.000 woningen tot 2030, uitbreiding van het energienet, versterking van de natuur, verbetering van de luchtkwaliteit, stimuleren van de circulaire economie, tegengaan van de klimaatcrisis (inclusief reductie CO_2) en oog houden voor een toekomstbestendige landbouw. Daarnaast spelen het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie hierin ook een grote rol. In het coalitieakkoord wordt er onder andere een directe relatie gelegd tussen de grote woningbouwopgave en de doorstroming. Een concreet beleidsdoel in het coalitieakkoord is op het gebied van verkeersveiligheid, namelijk dat de missie 0 verkeersslachtoffers blijft. Ook wordt er op verschillende manier aandacht gegeven aan de regio, waarbij stad én platteland goed bereikbaar moeten zijn.

In het coalitieakkoord wordt meer financiële armslag gegeven voor infrastructuur om de staat van het areaal op orde te brengen en te houden. Daarnaast wordt ruimte gegeven aan het toekomstgericht maken van de infrastructuur. De ambitieuze doelstelling voor woningbouw heeft consequenties voor mobiliteit, aangezien meer woningen leiden tot een groei van de mobiliteitsstromen. Een belangrijke passage uit het coalitieakkoord is: ‘Noord-Holland bereikbaar houden en om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. Hierdoor investeren we in verschillende modaliteiten die passen bij het gebied, zowel landelijk als stedelijk.’ Ook wordt in het coalitieakkoord veel aandacht besteed aan het slimmer organiseren en investeren in infrastructuur op het gebied van ov en doorfietsroutes. Het college wil in 2030 energieneutraal zijn voor de eigen operatie en wil energie opwekken langs/met infrastructuur. Ten slotte omarmt het coalitieakkoord de klimaatdoelstellingen waardoor er 55% reductie CO_2 moet worden gerealiseerd in 2030. Dit geldt voor alle sectoren dus ook mobiliteit. De doelen die hierboven zijn beschreven zijn ook meegenomen in de strategie. De dikgedrukte woorden komen daarin direct voor.

Perspectief Mobiliteit
In het Perspectief Mobiliteit[10] staan de principes uitgewerkt voor duurzame verstedelijking en bereikbaarheid. Dit heeft raakvlakken met de opgaven van klimaat- en energietransitie, leefbaarheid, economie en vitaal landelijk gebied. De bereikbaarheid komt steeds verder onder druk te staan door de groei van het aantal inwoners en de toename van de werkgelegenheid. Daarnaast vraagt de mobiliteit steeds meer energie en ruimte. Binnen de mobiliteit zijn grootschalige veranderingen nodig om bij te dragen aan het terugdringen van de negatieve effecten van klimaatsverandering. Dit leidt tot de tien hoofdopgaven voor de mobiliteit, overzichtelijk gevisualiseerd als uitsnede uit het Perspectief Mobiliteit. De iNHi geeft actief invulling aan deze hoofdopgaven. Waar dit niet het geval is, is dit expliciet een doorontwikkeling richting de nieuwe iNHi voor de bestuursperiode van 2027-2031 of onderdeel van een andere beleidsontwikkeling.

10 Het Perspectief Mobiliteit is vastgesteld in Provinciale Staten dd. 13 september 2021.



Bron:
Perspectief Mobiliteit
Noord-Holland

1 Bereikbare woningen
Het bereikbaar maken van de urgente woningbouwopgave in de MRA en Noord-Holland-Noord zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties met behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van kleine kernen.

2 Bereikbare economische toplocaties/ bereikbare bedrijven
De huidige en toekomstige economische toplocaties in Noord-Holland bereikbaar krijgen en houden op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties (werknemers en logistiek), met beperking van negatieve effecten van hinder en vertraging.

3 Goede dagelijkse deur- tot-deur reis
Het zorgen voor een goed functionerend, multimodaal Daily Urban System van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving, met een goede aansluiting van Noord-Holland-Noord op de MRA, mede om een mogelijke overloop van de woningbouwopgave naar Noord-Holland-Noord te faciliteren.

4 Lopen en fietsen
Het inzetten op vormen van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) om gezond gedrag te stimuleren.

5 De ketenreis
Het mogelijk en aantrekkelijk maken van ketenreizen binnen een multimodaal mobiliteitsnetwerk om enerzijds stedelijke gebieden goed bereikbaar te houden en anderzijds het bereik van hoogwaardige OV-lijnen te vergroten.

6 Veilig en toegankelijk reizen
Het zorgen voor een aantrekkelijk, veilig en voor iedereen toegankelijk mobiliteitsnetwerk, zowel door de inrichting van de infrastructuurnetwerken als ook door het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers.

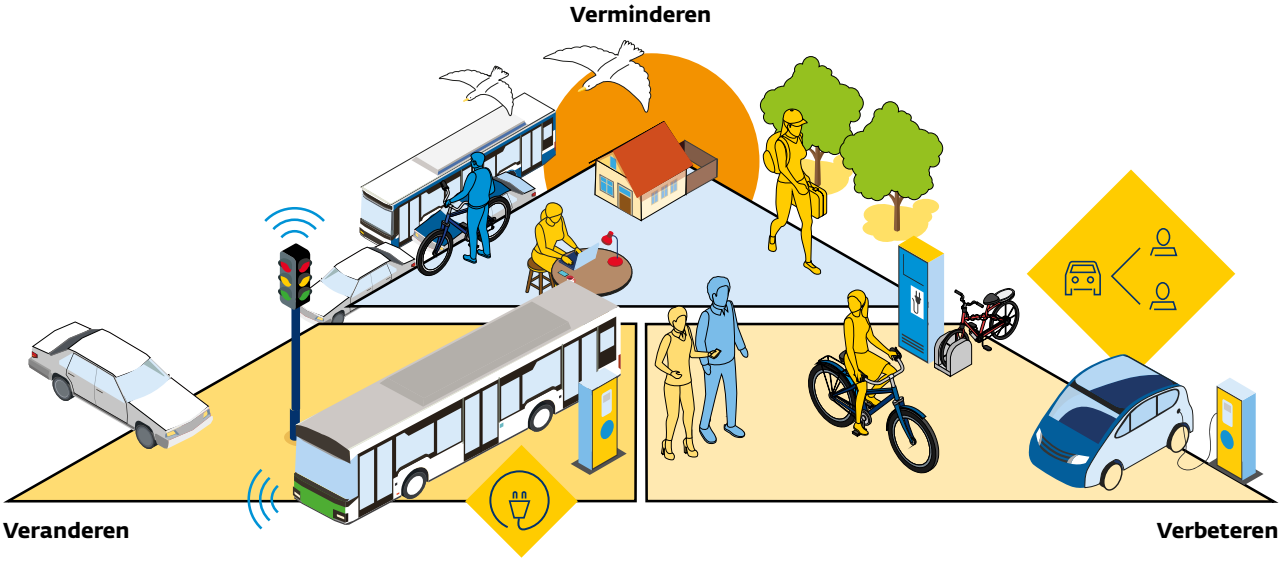
7 Voorkomen negatieve effecten van mobiliteit
Het voorkomen en verhelpen van negatieve effecten van (de groei van) mobiliteit op leefbaarheid, gezondheid, landschap, biodiversiteit en klimaat.

8 Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
Het coördineren van een energie-infrastructuur en het realiseren van laadinfrastructuur die de verduurzaming van vervoermiddelen mogelijk maakt. Gebruiksvriendelijk en toegankelijk.

9 Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur
Door werk met werk te maken, circulaire inkoop en gebruik van duurzame en gebiedseigen grondstoffen kunnen we energie- en klimaatneutraal bouwen en onderhouden.

10 Kostenbesparing en efficiëntie op structurele lasten en dekking voor nieuwe ambities.

De kern van het Perspectief Mobiliteit is om de mobiliteitstransitie te realiseren door mobiliteit te verminderen, veranderen en verbeteren (3V's).



Figuur 5: 3V's uit het Perspectief Mobiliteit Noord-Holland.

De nadruk van het Perspectief Mobiliteit ligt op een betere benutting van de bestaande infrastructuur en op actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit betekent een zwaardere belasting van de bestaande infrastructuur en nieuwe investeringen die vooral gericht zijn op fietspaden, openbaar vervoer en mobiliteitshubs. De nadruk ligt dus minder op de doorstroming voor het autoverkeer. Daarnaast is het van belang om bij te dragen aan de ontsnippering van de natuur, behoud van biodiversiteit en een gezonde leefomgeving. Binnen deze principes van het Perspectief Mobiliteit wordt er voor de projecten die volgen uit de iNHi rekening gehouden met het komen tot oplossingen.

Huidige effecten op de mobiliteit voor de provincie
Aan het einde van de vorige bestuursperiode is ambtelijk een doorkijk gegeven op de toekomst van de mobiliteit en de effecten voor de uitvoering hiervan. Dit zijn ambtelijke overwegingen over de opgaven die voor de komende bestuursperiode van groot belang zijn. Hierin worden de effecten benoemd van de globale en landelijke ontwikkelingen. In het geval van de iNHi en NIKG gaat het om een viertal zaken. 1) De prijsstijgingen van materiaal, materieel en mensen heeft effect op de financiële zekerheid en planbaarheid. 2) Het tekort aan uitvoeringskracht in de eigen organisatie en in de markt heeft effect op de snelheid waarmee geprogrammeerde ontwikkelingen tot resultaat komen. 3) Er is een gebrek aan ruimte om te kunnen en mogen bouwen. Denk hierbij aan de letterlijke ruimte, stikstofruimte en klimaateffecten. 4) Daarnaast moet rekening gehouden worden met de gevolgen van klimaatverandering op het functioneren van de infrastructuur.

Nota infrastructurele kapitaalgoederen (NIKG)
De NIKG en de iNHi vormen samen de kaders voor de programmering van de vervangings-, verbeter- en investeringsprojecten op de provinciale infrastructuur. De iNHi en NIKG volgen hetzelfde bestuurlijke proces om input te leveren voor het iMPI. De keuzes die volgen vanuit de iNHi en NIKG moeten congruent zijn. Wanneer vanuit de iNHi expliciet wordt ingezet op de verbetering van de verkeersveiligheid en verbreding van de fietspaden in lijn met de doorfietsroute-aanpak. Dan kan het niet zijn dat de NIKG vanuit bezuinigings-idealen of bij tekort aan mensen en middelen de kwaliteit van de fietspaden naar beneden bijstelt.

Het NIKG borgt het onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur, dit is wettelijk verplicht. De invulling van deze verplichting wordt in het NIKG beschreven. Daarnaast legt de NIKG de kaders vast voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen.

Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)
De uitvoering van de projecten die voortkomen uit o.a. de NIKG en de iNHi organiseert de provincie via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Het iMPI geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsprojecten en projecten ter verbetering of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Het iMPI wordt tweemaal per jaar geactualiseerd.

Uit de iNHi kunnen ook niet-infrastructurele investeringen of inzet volgen. Daarmee kan de uitvoering ook landen in andere provinciale programma's zoals Programma Smart Mobility en Actieagenda actieve mobiliteit of nieuw op te zetten programma's en subsidieregelingen. De financiering van deze niet-infrastructurele maatregelen vraagt om aandacht.

Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Bepaalde maatschappelijke trends en ontwikkelingen hebben effect op de provinciale infrastructuur, op zowel de korte als de lange termijn. Belangrijke trends en ontwikkelingen specifiek voor de iNHi bespreken we hieronder. Deze zijn van belang om in ogenschouw te nemen bij het uitwerken van maatregelen en voor doorontwikkelingen. Vergelijkbare en zelfde trends en ontwikkelingen zijn opgenomen in de NIKG als ze effect hebben op het beheer- en onderhoudsregime voor de provinciale infrastructuur.

- **Woningbouw:** leidt tot extra verplaatsingen, waardoor de druk op de infrastructuur groeit.
  - *Effect voor de iNHi: De woningbouw moet niet vertraagd worden door te laat ingezette langdurige infastructuurprojecten.*
- **Stikstof:** de bouwruimte die door stikstofregelingen gegeven wordt, heeft effect op de veranderingen in de infrastructuur. Het komen tot projecten kan hierdoor vertraging oplopen. Daarnaast is het mogelijk om met snelheidsverlaging de stikstofdepositie door het gebruik van de weg te verminderen en tegelijk de verkeersveiligheid te verbeteren.
  - *Effect voor de iNHi: het heeft effect op de mogelijke (on)haalbaarheid van geïnitieerde maatregelen. Het geeft ook de mogelijkheid tot koppelkansen.*
- **Investeringsruimte:** stijgende prijzen hebben een effect op de vraag of er voldoende investeringsruimte is om de gewenste ambities waar te maken. In het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit' is meer ruimte gegeven voor het op orde brengen van de staat van het netwerk. Dit heeft een positief effect voor de NIKG. Daarnaast is er ruimte voor extra investeringen in knelpunten op de infrastructuur.
  - *Effect voor de iNHi: er is investeringsruimte om knelpunten op de infrastructuur op te pakken.*
- **Verandering van klimaat en biodiversiteit:** vraagt om een prioritering in de iNHi voor klimaatvriendelijke modaliteiten zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
  - *Effect voor de iNHi: inzet op mobiliteitstransitie is gevraagd. De iNHi gaat niet over het ontwerpen van duurzame infrastructuur of de duurzame uitvoering van projecten. Dit is onderdeel van de NIKG.*
- **Vaarwegen:** Wanneer vaarwegen eenzelfde verbinding maken tussen gebieden als een provinciale weg, kan dit een oplossend vermogen hebben voor het logistiek verkeer. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld bouwverkeer. De provincie wil inzetten op vervoer over water. Hier loopt een beleidsverkenning.
  - *Effect voor de iNHi: inzetten op vervoer over water ten opzichte van de weg is een prioritering die de iNHi kan maken. Echter moet er nader onderzoek gedaan worden naar de geschikte vaarwegen. Dit is een doorontwikkeling voor de iNHi in nauwe samenwerking met de beleidsverkenning.*
- **Belang van economische centra en logistieke lijnen:** deze lijnen zijn binnen de provincie van economisch belang. De lijnen zijn onderverdeel in internationale, nationale en regionale centra. Deze lijnen moeten qua bereikbaarheid op orde zijn.
  - *Effect iNHi: op dit moment is er nog onvoldoende kwalitatief inzicht in de effecten van deze lijnen op het netwerk. In de doorontwikkeling van de iNHi wordt dit punt meegenomen.*
- **Brede welvaart en mobiliteitsrechtvaardigheid:** mobiliteit is een voorwaarde om volwaardig mee te kunnen doen aan de maatschappij. Met een brede welvaart en mobiliteitsrechtvaardigheid willen we dit voor elke inwoner van Noord-Holland garanderen, of dit met de auto, fiets of bus is en of dit vanuit het landelijk of stedelijk gebied is. Dit vereist mogelijk geen investeringen in harde infrastructuur, maar bijvoorbeeld in de informatievoorzieningen naar doelgroepen of in het vergroten van de mogelijkheden door extra prijsprikkels.
  - *Effect voor de iNHi: in de afweging van knelpunten kan extra aandacht geschonken worden aan breed beschikbare mobiliteitsvormen, zoals de fiets en ov.*
- **Ontwikkelingen voertuigen:** de toename van elektrisch vervoer kan invloed hebben op het areaal. Elektrische voertuigen en voertuigen voortgedreven op waterstof zijn schoner dan fossiel aangedreven voertuigen. Echter zijn ze ook zwaarder. Hierdoor zal de weg sneller degraderen. Zwaardere voertuigen maken ook meer bandengeluid. Bandengeluid is al vanaf ongeveer 60 km/u harder dan het geluid van een verbrandingsmotor.
  - *Effect voor de iNHi: de geluidsbelasting op de omgeving zal eerder hoger worden dan lager. Hier houdt de iNHi rekening mee in deindicator Gezonde Leefomgeving.*
- **Toenemend ruimtegebruik:** in het Ruimtelijk Voorstel staat dat de provincie ongeveer 25% ruimte tekort gaat komen om alle functies in de toekomst te kunnen uitvoeren. Dat vraagt om keuzes die effect hebben op de infrastructuur, waarbij er gekeken moet worden naar strategie en slimme keuzes maken.
  - *Effect voor de iNHi: het ruimtegebruik van de provinciale infrastructuur is hier onderdeel van. Er kan gekeken worden naar gedeeld ruimtegebruik, zoals wateropslag onder wegen. Dit is nog geen onderdeel van de NIKG en iNHi. Wel weten we dat er eigenlijk geen tot nauwelijks meer fysieke en milieuruimte beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur.*

- **Visie Publieke Mobiliteit (deur-tot-deur reis):** de ambitie van de provincie Noord-Holland is om met de Visie Publieke Mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van een eigen vervoermiddel (zoals auto of fiets) gebruik kunnen of willen maken.
  - *Effect voor de iNHi: de huidige iNHi heeft nog geen inzicht in de gevolgen van een nieuwe OV-concessie en de directe invulling van het STOMP-principe die volgt uit de Visie Publieke Mobiliteit. Deze twee punten leiden mogelijkerwijs tot nieuwe infrastructuur of aanpassingen.*
- **Energie-infrastructuur:** het netwerk aan boven- en ondergrondse energie-infrastructuur heeft zijn eigen knelpunten, waaronder netwerkcongestie. Dit netwerk maakt geen deel uit van de iNHi, maar hebben wel effect in het onderhoud en nieuwbouw van deze structuur langs, onder of over de provinciale weg, fietspad of vaarweg.
  - *Effect voor de iNHi: dit heeft een effect op de programmering van de projecten. Mogelijk kan meegekoppeld worden wanneer onderhoud moet worden uitgevoerd op de provinciale infrastructuur. Het leggen van de relaties gebeurt nadat een iMPI-project is gestart.*
- **Smart Mobility:** Smart Mobility wordt ingezet om techniek, gedragsverandering wet- en regelgeving in te bedden om o.a. multimodale en duurzame bereikbaarheid te faciliteren. Duurzame mobiliteitsplannen hebben effect op de bereikbaarheid van de regio's, het gebruik van de infrastructuur en multimodaal reizen.
  - *Effect voor de iNHi: de iNHi volgt deze ontwikkelingen en zet waar mogelijk de Smart Mobility maatregelen en concepten in. Smart Mobility zal een groot effect hebben op de mobiliteitsmix, behoefte en inrichting van de infrastructuur en netwerk.*
- **Betalen naar gebruik:** landelijk is er al tientallen jaren discussie over de invoering van rekeningrijden. Naar verwachting zal een vorm van betalen naar gebruik in de nabije toekomst worden ingevoerd. Dit zal een effect hebben op het gebruik van de infrastructuur. Verkeersstromen zullen veranderen.
  - *Effect voor de iNHi: op dit moment zijn de effecten van betalen naar gebruik niet van toepassing voor de iNHi. De iNHi kijkt naar huidige knelpunten op de huidige infrastructuur. Het kan wel betekenen dat er in de toekomst provinciale wegen anders worden gebruikt en sneller of juist minder snel degraderen. Dit is een effect in de NIKG.*
- **Verkeersmanagement as a Service (VMaaS):** monitoring van de provinciale wegen. Hierdoor kan verkeer actief worden beïnvloed. Ook kan er een onderscheid worden gemaakt tussen doelgroepen.
  - Effect op de iNHi: kan bijdragen aan het optimaliseren van knelpunten. Bij eenvoudige knelpunten kan het moment van groot onderhoud worden uitgesteld, bij complexe knelpunten kan de hinder worden verminderd.

BIJLAGE 2 WEGTRAJECTEN MET LOCATIE-AANDUIDINGEN

De onderverdeling van de wegtrajecten in NHN en NHZ volgt niet volledig de indeling van de bestuurlijke regio's. Hieronder zijn de nuances toegelicht. De gewijzigde wegtrajecten zijn aangeduid met een* bij de regio.

- N203-2 (van de A9 Uitgeest tot Castricum) in de regio Alkmaar heeft goede alternatieven geldend voor de regio NHZ. Daarom wordt deze omgezet naar NHZ.
- N243-2 en N243-2 (van Schermerhorn naar Avenhorn) in de regio Zaanstreek-Waterland liggen in het verlengde van de N243-1 in de regio Alkmaar en hebben een gelijkwaardige inrichting in het systeem. Daarmee worden deze omgezet naar de regio NHN.
- N244-1 (van de N242 Omval tot N246 West-Grafdijk) in de regio Alkmaar heeft geen acceptabel alternatief voor de autobereikbaarheid.
- N244-4 (van de A7 Purmerend Noord tot de N247 Edam/Volendam) in de regio Zaanstreek-Waterland maakt onderdeel uit van de ruit om Waterland: A7, N244, N247, A10, A8. Dit functioneert goed in NHZ en wijzigt niet.
- N246-4 (van de N203 Wormerveer naar de N244 West-Grafdijk) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft geen acceptabel alternatief voor de autobereikbaarheid zonder OV en met een smal fietspad. Daarmee plaatsen we het in de regio NHN.
- N247-4 (van Edam/Volendam naar Oosthuizen) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft een R-net-buslijn en doorfietsroute. Daarmee past het goed in de regio NHZ en wijzigt niet.
- N509-1 (van Oosthuizen naar Schermerhorn) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft geen volwaardig alternatief om opgenomen te worden in de lijn die geldt voor NHZ. Daarom is de regio gewijzigd in NHN.

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N194-1	Heerhugowaard - Obdam	2. Regio Alkmaar	NHN
N194-2	Obdam - Avenhorn	3. Westfriesland	NHN
N194-3	Avenhorn - Scharwoude	3. Westfriesland	NHN
N196-1	Hoofddorp - Aalsmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N197-1	Heemskerk - Beverwijk	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N200-1	Zandvoort - Overveen	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N201-1	Heemskerk - Cruquius	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-2	Cruquius - Hoofddorp Noord / Hoofdweg N520	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-3	Hoofddorp Noord / Hoofdweg N520 - Rozenburg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-4	Rozenburg - Oude Meer N232	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-5	Oude Meer N232 - N231	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-6	Amstelveen N231 - N521 Uithoorn	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-7	N521 Uithoorn - Amstel	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-8	Vreeland - Kortenhoef	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N201-9	Kortenhoef - Hilversum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N202-1	Velsen Zuid langs Noordzeekanaal	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N203-1	Wormerveer / Krommenie - A9	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N203-2	A9 Uitgeest - N513 Castricum	2. Regio Alkmaar	NHN*
N205-1	Haarlem - Vijfhuizen	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-2	Vijfhuizen - Cruquius	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-3	Cruquius - Zwaanshoek	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-4	Zwaanshoek - N207	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N206-1	Zuid-Holland - Vogelenzang	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N206-2	Vogelenzangse weg - Aerdenhout	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N207-1	Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N207-2	Nieuw-Vennep - Lisserbroek	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N208-1	Wagenweg Haarlem - N200	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N208-2	N200 - Haarlem Delftwijk	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N208-3	Haarlem Delftwijk - Velserbroek	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N231-1	Vrouwenakker - N201 Aalsmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N231-2	N201 - Amstelveen Bosrandbrug	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-1	Schipholweg: Haarlem - Vijfhuizen	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-2	Schipholweg: Vijfhuizen - N520 Hoofdweg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-3	Schipholweg: Badhoevedorp - Schiphol Oost	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-4	Schipholdijk: Schiphol Oost - Oude Meer N201	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N235-1	Het Schouw - Ilpendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N235-2	Ilpendam - Purmerend	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N236-1	Amsterdam Nellestein - Driemond	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-2	Driemond - Fort Uitermeer N523	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-3	Fort Uitermeer N523 - 's Graveland	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-4	s Graveland - Bussum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N239-1	Nieuwe Niedorp - Lambertschaag A7	3. Westfriesland	NHN
N239-2	Lambertschaag A7 - N240 Medemblik	3. Westfriesland	NHN
N240-1	Westerland N99 - Slootdorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-2	Slootdorp - Wieringerwerf A7	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-3	Wieringerwerf A7 - Tussenweg Middenmeer	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-4	Tussenweg Middenmeer - Medemblik	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-5	Medemblik - Wervershoof	3. Westfriesland	NHN
N240-6	Wervershoof - WFO-terrein N505 / N307	3. Westfriesland	NHN
N241-1	Schagen N248 - Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N241-2	Schagen - N242 Verlaat	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N241-3	A.C de Graafweg: N242 Verlaat - Opmeer Langereis	3. Westfriesland	NHN
N241-4	A.C. de Graafweg: Opmeer Langereis - Wognum A7	3. Westfriesland	NHN
N242-1	A9 Alkmaar Overdie - Alkmaar Oudorp	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-2	Alkmaar Oudorp - Stad van de Zon	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-3	Alkmaar Stad van de Zon - N194 Heerhugowaard	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-4	N194 Heerhugowaard - N504 Oudkarspel	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-5	N504 Oudkarspel - N241 Verlaat	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-6	N241 Verlaat - N239 Nieuwe Niedorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N242-7	N239 Nieuwe Niedorp - Middenmeer Groetweg	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N242-8	Middenmeer Groetweg - Middenmeer A7	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N243-1	N242 Omval - Schermerhorn	2. Regio Alkmaar	NHN
N243-2	Schermerhorn - N509	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N243-3	N509 - Avenhorn	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N244-1	N242 Omval - N246 West-Grafdijk	2. Regio Alkmaar	NHN
N244-2	N246 West-Grafdijk - De Rijp	2. Regio Alkmaar	NHN
N244-3	De Rijp - A7 Purmerend Noord	5. Zaanstreek-Waterland	NHN
N244-4	A7 Purmerend Noord - N247 Edam / Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N245-1	Alkmaar De Mare N508 - N504 Noord-Scharwoude	2. Regio Alkmaar	NHN
N245-2	N504 Noord-Scharwoude - Dirkshorn	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N245-3	Dirkshorn - N248 Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N246-1	Velsen Noord langs Noordzeekanaal - Nauerna	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-2	Nauerna - N515 Westzaan	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-3	N515 Westzaan - N203 Wormerveer	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-4	N203 Wormerveer - N244 West-Grafdijk	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N247-1	Amsterdam Buikslotermeer A10 - Het Schouw	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-2	Het Schouw - Monnickendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-3	Monnickendam - N244 Edam / Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N247-4	N244 Edam / Volendam - Oosthuizen	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-5	Oosthuizen - Scharwoude A7	3. Westfriesland	NHN
N248-1	N9 Schagerbrug - N241 Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-2	N241 Schagen - Kolhorn	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-3	Kolhorn - Middenmeer	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-4	Middenmeer - A7 Wieringerwerf	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N249-1	N9 De Stolpen - Anna Paulowna	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N249-2	Anna Paulowna - N99 Breezand	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N250-1	Den Helder N99 De Kooij - Teso Veerhaven	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N307-1	Hoorn A7 - WFO-terrein N240 / N505	3. Westfriesland	NHN
N307-2	WFO-terrein N240 / N505 - Hoogkarspel N506	3. Westfriesland	NHN
N307-3	Hoogkarspel N506 - Enkhuizen Houtribdijk	3. Westfriesland	NHN
N403-1	Loosdrecht - Loenen	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N415-1	Hilversum richting Baarn	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N417-1	Hilversum richting Utrecht	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N501-1	Texel	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-1	N9 Burgervlotbrug - Sint Maartenszee	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-2	Sint Maartenszee - Callantsoog	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-3	Callantsoog - Julianadorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N503-1	N502 - N9 Schagerbrug	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N504-1	N9 Schoorl - N245 Noord-Scharwoude	2. Regio Alkmaar	NHN
N504-2	N245 Noord-Scharwoude - N242 Oudkarspel	2. Regio Alkmaar	NHN
N505-1	WFO-terrein N307 / N240 - Bovenkarspel	3. Westfriesland	NHN
N505-2	Bovenkarspel - Enkhuizen Houtribdijk N307	3. Westfriesland	NHN
N506-1	Hoorn Kersenboogerd - Hem	3. Westfriesland	NHN
N506-2	Hem - Hoogkarspel N307	3. Westfriesland	NHN
N508-1	Alkmaar De Mare N245 - Stad van de Zon N242	2. Regio Alkmaar	NHN
N508-2	Alkmaar Stad van de Zon N242 - Ursem	2. Regio Alkmaar	NHN
N509-1	Oosthuizen N247 - Rotonde N243 Schermerhorn	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N510-1	N9 Alkmaar - Bergen	2. Regio Alkmaar	NHN
N510-2	N511 Westdorp - Bergen aan Zee	2. Regio Alkmaar	NHN
N511-1	Egmond aan den Hoef - N510 Westdorp	2. Regio Alkmaar	NHN
N512-1	N9 Alkmaar De Hoef - Egmond aan den Hoef	2. Regio Alkmaar	NHN
N512-2	Egmond aan den Hoef - Bakkum	2. Regio Alkmaar	NHN
N513-1	N203 Castricum - Casticum aan Zee	2. Regio Alkmaar	NHN
N514-1	Ned Benedictweg Wormerveer	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N515-1	N246 Westzaan - Guisweg A8	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N515-2	De Zaan - A7 Zaandijk	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N516-1	Zaandam Zuid - Oostzaan	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N517-1	N247 - Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N518-1	Monnickendam - Marken	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N519-1	N232 Boersingheliede - Zwanenburg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N520-1	Hoofdweg: N232 Schipholweg - Hoofddorp Noord N201	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N520-2	Hoofdweg: Hoofddorp Toolenburg - Nieuw-Vennep	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N521-1	N201 Uithoorn - Amstelveen Legmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N522-1	A9 Ouderkerk a/d Amstel - A2 Ouderkerk a/d Amstel	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N523-1	Uitermeer N236 - Nederhorst den Berg	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N523-2	Overmeer - N201	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N524-1	N236 Bussum - Hilversum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N525-1	Hilversum - Laren	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N526-1	Crailo - Blaricummer Heide	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N527-1	Crailo - Huizen	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ

* gewijzigde regio's t.b.v. een effectieve onderverdeling in NHN en NHZ en de daarbij behorende inzet op Doorstroming Wegverkeer en Doorstroming ov.

BIJLAGE 3 AMBITIELIJST

Legenda ambitielijst:
In de ambitielijst is inzichtelijk wat het resultaat is van het afwegingskader. De wegtrajecten zijn geclassificeerd. van 1 t/m 130. Per wegtraject is zichtbaar wat de classificatie per indicator is van 1 t/m 130. De bestuurlijke regio's zijn aangeduid met hun afkortingen:

NHN Noord-Holland-Noord
Waaronder de regio's:
KOP Regio Kop van Noord-Holland
WF Regio West-Friesland
ALK Regio Alkmaar

NHZ Noord-Holland-Zuid
Waaronder de regio's:
ZW Regio Zaanstreek Waterland
ZKIJ Regio Zuid-Kennemerland IJmond
AML Regio Amstelland-Meerlanden
G&V Regio Gooi- en Vechtstreek

De woningbouwopgaven zijn gecategoriseerd: alle voorziene nieuwbouwwoningen (plancapaciteit t/m 2030) in een grote straal rond de weg met een mogelijke relatie tot de provinciale weg zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van OV-knooppunten.

Verdeling klassen:

0-500 woningen	Klasse 0
500-1000 woningen	Klasse 1
1000-3000 woningen	Klasse 2
Meer dan 3000 woningen	Klasse 3

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
1	N250-1	KOP	NHN	73	30	1	18	62	59	2	
2	N247-2	ZW	NHZ	40	53	6	2	2	34	1	
3	N232-3	AML	NHZ	58	45	23	14	1	34	1	
4	N242-3	ZW	NHN*	33	91	10	1	20	68	3	
5	N522-1	AML	NHZ	68	6	12	7	3	23	0	
6	N231-2	AML	NHZ	20	18	11	20	6	29	3	
7	N247-4	ZW	NHZ	7	73	12	48	4	12	1	
8	N196-1	AML	NHZ	10	1	45	8	78	68	1	
8	N246-4	ZW	NHN*	38	65	17	14	78	38	1	
10	N203-1	ZW	NHZ	94	36	2	9	78	68	2	
11	N243-3	ZW	NHN*	10	65	24	24	34	40	0	
12	N208-2	ZKIJ	NHZ	10	80	3	93	78	68	2	
13	N243-1	ALK	NHN	55	14	16	48	11	68	0	
13	N512-2	ALK	NHN	1	48	20	93	62	7	0	x
15	N203-2	ALK	NHZ*	33	36	8	61	78	16	0	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
16	N501-1	KOP	NHN	91	53	32	13	28	50	1	
17	N504-2	ALK	NHN	58	30	31	24	78	68	0	
18	N520-2	AML	NHZ	28	10	26	79	46	68	3	
18	N527-1	GV	NHZ	38	45	29	93	7	4	1	
20	N206-2	ZKIJ	NHZ	20	7	41	110	55	19	0	
20	N236-1	GV	NHZ	65	12	20	39	23	50	0	
20	N240-3	KOP	NHN	3	30	111	48	78	68	0	
23	N520-1	AML	NHZ	8	36	41	48	20	68	0	
24	N515-2	ZW	NHZ	40	4	85	33	27	59	0	
25	N231-1	AML	NHZ	65	7	47	9	18	68	1	
26	N513-1	ALK	NHN	18	21	85	48	62	11	1	x
27	N511-1	ALK	NHN	13	30	85	48	46	24	0	
28	N208-1	ZKIJ	NHZ	15	91	4	79	78	68	1	
29	N241-4	WF	NHN	26	48	26	48	78	68	1	
30	N201-1	AML	NHZ	23	79	12	14	11	29	2	
30	N235-1	ZW	NHZ	87	21	9	24	78	27	0	
30	N236-4	GV	NHZ	20	14	85	21	55	3	0	
33	N521-1	AML	NHZ	29	85	15	36	5	68	3	
34	N232-2	AML	NHZ	15	23	47	79	46	68	0	
35	N243-2	ZW	NHN*	29	48	47	41	19	40	0	
36	N403-1	GV	NHZ	14	23	56	110	78	2	0	
36	N502-3	KOP	NHN	5	53	85	66	55	40	0	
38	N525-1	GV	NHZ	51	12	56	44	39	25	0	
39	N244-2	ALK	NHN	79	2	56	110	55	40	3	
40	N239-1	WF	NHN	29	36	47	79	78	48	0	
40	N248-3	KOP	NHN	36	23	34	110	78	48	0	
40	N524-1	GV	NHZ	94	2	111	61	39	16	0	
43	N244-4	ZW	NHZ	112	14	19	79	30	68	0	
43	N504-1	ALK	NHN	40	30	56	61	55	29	0	
45	N249-1	KOP	NHN	68	7	69	110	78	68	0	
45	N506-2	WF	NHN	55	19	34	110	78	68	0	
47	N241-3	WF	NHN	91	70	56	21	78	68	0	
47	N246-2	ZW	NHZ	5	65	56	79	78	40	0	
47	N247-5	WF	NHN	8	70	47	79	16	68	0	
50	N519-1	AML	NHZ	101	5	69	110	62	68	0	
51	N200-1	ZKIJ	NHZ	1	74	111	93	78	6	0	
51	N235-2	ZW	NHZ	112	23	20	41	28	68	2	
51	N240-4	KOP	NHN	47	36	111	66	78	68	0	
54	N242-1	ALK	NHN	4	88	85	33	78	68	3	
54	N248-2	KOP	NHN	37	48	85	79	62	68	0	
56	N206-1	ZKIJ	NHZ	101	10	69	110	78	68	0	
56	N236-3	GV	NHZ	73	20	69	110	78	7	0	
56	N240-1	KOP	NHN	79	23	56	79	78	40	0	
59	N236-2	GV	NHZ	40	48	47	66	62	68	0	
59	N248-4	KOP	NHN	29	60	111	93	46	68	0	
61	N515-1	ZW	NHZ	79	45	26	44	78	19	0	
62	N509-1	ZW	NHN*	40	65	34	79	39	68	0	
63	N242-8	KOP	NHN	79	23	56	110	39	50	0	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
63	N248-1	KOP	NHN	47	61	69	66	46	68	0	
63	N417-1	GV	NHZ	68	30	85	93	62	7	0	
63	N506-1	WF	NHN	23	70	56	110	78	68	0	
67	N526-1	GV	NHZ	73	36	56	48	78	22	0	
68	N201-9	GV	NHZ	58	42	85	44	78	7	1	
68	N244-1	ALK	NHN	18	74	41	93	46	27	0	
68	N307-3	WF	NHN	94	23	69	93	62	59	2	
68	N503-1	KOP	NHN	79	53	69	61	62	68	0	
68	N508-1	ALK	NHN	94	85	47	17	39	59	1	
68	N523-2	GV	NHZ	105	14	85	110	78	68	0	
74	N242-4	ALK	NHN	51	91	34	24	34	68	1	
74	N505-2	WF	NHN	94	42	69	66	78	59	2	
76	N502-1	KOP	NHN	58	53	69	93	39	14	0	x
77	N240-6	WF	NHN	40	76	85	39	30	68	0	
78	N240-2	KOP	NHN	87	53	34	110	30	50	0	
78	N245-3	KOP	NHN	68	77	17	66	34	68	2	
80	N232-4	AML	NHZ	65	80	56	31	8	68	0	
80	N247-3	ZW	NHZ	15	97	56	36	9	34	0	
82	N249-2	KOP	NHN	73	53	85	110	62	68	0	
83	N415-1	GV	NHZ	58	62	111	93	62	12	0	
84	N202-1	ZKIJ	NHZ	23	97	47	48	13	34	0	
85	N518-1	ZW	NHZ	26	102	47	66	9	40	0	
86	N246-1	ZW	NHZ	79	65	69	93	78	68	0	
87	N510-2	ALK	NHN	79	62	111	110	62	4	0	
88	N201-8	GV	NHZ	103	62	85	93	78	1	0	x
89	N208-3	ZKIJ	NHZ	107	103	5	48	46	38	2	
90	N240-5	WF	NHN	47	77	111	110	78	68	0	
91	N523-1	GV	NHZ	40	85	85	93	62	16	0	
92	N516-1	ZW	NHZ	115	103	7	33	13	68	3	
93	N502-2	KOP	NHN	58	96	85	48	62	14	0	x
93	N510-1	ALK	NHN	123	42	85	110	55	50	0	
95	N508-2	ALK	NHN	79	88	85	66	78	59	1	
95	N512-1	ALK	NHN	55	97	45	66	30	68	0	
97	N201-2	AML	NHZ	51	103	41	79	17	50	2	
98	N514-1	ZW	NHZ	51	101	69	9	78	68	2	
99	N245-1	ALK	NHN	47	103	34	48	13	50	0	
100	N194-3	WF	NHN	111	80	111	110	78	68	0	
101	N242-5	ALK	NHN	105	103	85	28	39	68	0	
102	N239-2	WF	NHN	33	103	111	66	25	68	0	
103	N247-1	ZW	NHZ	112	88	85	5	78	68	0	
104	N232-1	AML	NHZ	94	97	85	66	78	68	0	
105	N245-2	KOP	NHN	78	103	85	44	78	68	0	
106	N194-1	ALK	NHN	121	84	85	93	78	68	2	
107	N194-2	WF	NHN	122	83	69	110	78	68	1	
107	N241-2	KOP	NHN	123	91	32	79	78	68	0	
109	N242-7	KOP	NHN	87	103	85	61	46	50	0	
110	N197-1	ZKIJ	NHZ	107	103	34	4	25	19	2	
111	N201-3	AML	NHZ	58	103	85	28	78	68	3	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
112	N205-1	AML	NHZ	68	103	69	31	78	68	3	
113	N201-4	AML	NHZ	73	103	111	66	78	68	1	
113	N505-1	WF	NHN	87	103	85	93	78	59	0	
115	N242-2	ALK	NHN	126	103	111	21	23	68	2	
116	N207-1	AML	NHZ	100	103	69	3	46	68	2	
116	N241-1	KOP	NHN	127	91	29	110	62	68	0	
118	N244-3	ZW	NHN	107	103	69	66	34	68	0	
118	N307-1	WF	NHN	129	103	111	9	62	68	0	
120	N205-4	AML	NHZ	91	103	111	41	78	29	3	
120	N207-2	AML	NHZ	103	103	111	18	34	59	3	
122	N517-1	ZW	NHZ	117	103	111	36	20	29	0	
123	N246-3	ZW	NHZ	120	103	25	6	78	68	0	
124	N205-3	AML	NHZ	110	103	111	93	78	40	2	
125	N201-5	AML	NHZ	119	103	56	79	78	68	0	
125	N205-2	AML	NHZ	115	103	111	110	78	50	0	
127	N201-7	AML	NHZ	117	103	85	30	78	25	0	
128	N242-6	KOP	NHN	125	103	111	79	55	68	0	
129	N307-2	WF	NHN	128	103	69	93	78	59	0	
130	N201-6	AML	NHZ	130	103	111	48	78	68	0	

* gewijzigde regio's t.b.v. een effectieve onderverdeling in NHN en NHZ en de daarbij behorende inzet op Doorstroming Wegverkeer en Doorstroming ov.

BIJLAGE 4
AMBITIELIJST INCL. MOTIVATIE INVESTERINGSPRIORITEIT

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
1	N250-1	Opgave al een project	De slechts scorende weg van Noord-Holland heeft de grootste opgave op gezonde leefomgeving met een directe relatie met de hoeveelheden verkeer richting Texel en het Maritiem cluster. Deze problematiek is reeds geprogrammeerd in iMPI-project alg-41: Bereikbaarheid Den Helder. Maatregelen worden meegenomen in het Maritiem Cluster.		alg-41
2	N247-2	Opgave al een project	Dit wordt opgepakt als het project Onderdoorgang Broek in Waterland (iMPI N247-22), onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland		N247-22
3	N232-3	Opgave al een project	Gemeente Haarlemmermeer wil een deel van de Schipholweg overnemen tbv de ruimtelijke ontwikkelingen in Badhoevedorp. De gemeente is bezig met een studie incl. de doorfietsroute. (iMPI o.a. N232-15)		o.a. N232-15
4	N242-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming op de weg door o.a. een smal spoorviaduct. Verkenning naar verbreding N242 tussen Zuidtangent en Westtangent naar 2x2 is onderdeel van de Regionale investeringsagenda Alkmaar (RIA Alkmaar). De scope vraagt verbreding met meer inzicht op een breder netwerkniveau. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
5	N522-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op de inrichting van de fietspaden. De score voor doorstroming OV moet gecorrigeerd worden na oplevering van het project Brug Ouderkerk aan de Amstel.	Klein	
6	N231-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming OV en gezonde leefomgeving met een grote woningbouwopgave in de omgeving. Dit wegtraject is reeds onderdeel van het studie Bosrandweg - Fokkerweg (iMPI N232-14/-16). We gaan op zoek naar doorstromingsmaatregelen voor het OV met de grote woningbouwopgave.	Minimaal	N232-14/-16
7	N247-4	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveilighed door relatie smalle wegprofielen en bruggen. Pragmatisch aanpakken met maatregelen op kruispunten, incl. de bushaltes.	Middel-groot	
8	N196-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt en datacorrectie nodig	De verkeersveiligheidsrisico's zijn opgelost met het reeds uitgevoerde project HOVASZ. Het langs de parallelle Kruisweg liggende fietspad is reeds een project in samenwerking met VRA en Haarlemmermeer. Datacorrectie: fietspad is eigendom van Haarlemmermeer		
8	N246-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
10	N203-1	Opgave al een project	De huidige problematiek wordt opgepakt in het project A8A9 (iMPI N203-01) en in de kortetermijnmaatregelen Krommenie om de huidige leefbaarheid te verbeteren (iMPI N203-16).		N203-01/-16
11	N243-3	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
12	N208-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op gezonde leefomgeving en de verkeers-veiligheid doordat deze provinciale weg een binnen-stedelijke weg is door Haarlem met veel kruisend fietsverkeer. Dit vraagt om een verbetering van de gezonde leefomge-ving en een verbetering van de oversteekbaarheid ove de gehele route van de N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek.	Geen	

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
13	N243-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
13	N512-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512 op basis van de recreatieve functie.	Groot	
15	N203-2	Opgave al een project	Dit is reeds de trajectstudie N203c gedeelte A9 N513 (iMPI N203-17)		N203-17
16	N501-1	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig	Niet opgenomen. Correctie op resultaat Doorstroming Wegen o.b.v. expert opinion. Knelpunt ontstaat door wachtrijen richting de pont. Hiervoor zijn pragmatische verkeersmaatregelen voor handen.		
17	N504-2	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	Dit wegtraject is opgepakt in iMPI-project N504-09. Nieuwe data nog niet volledig doorgevoerd.		N504-09
18	N520-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen	
18	N527-1	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Ondanks relatief hoge score op doorstroming OV wordt dit wegtraject niet opgepakt. Is eerder al een verkenning geweest met andere wegbeheerders. Kan alleen worden verbeterd met grootschalige ingreep bij snelwegaansluiting. Nu geen maatregelen voorzien.		
20	N206-2	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. Daarnaast loopt de studie Bereikbaarheid kust waarin de fietsverbinding verder wordt verkend.		vm N206-05
20	N236-1	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten zijn alleen pragmatisch aan te pakken door ruimtegebrek. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden alg-45.		alg-45
20	N240-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid op een smalle weg. Pragmatisch aanpakken met een aanpak voor smalle wegen.	Geen	
23	N520-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen	
24	N515-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Huidige kwaliteit past niet bij doorfietsroute. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken voor de doorfietsroute. Dit wordt gekoppeld aan de iMPI-projecten naar het fietspad en de bushalte Zaanse Schans (N515-07/-09).	Minimaal	N515-07/-09
25	N231-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken.	Geen	
26	N513-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
27	N511-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512 op basis van de recreatieve functie.	Klein	
28	N208-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Deze route vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid.	Geen	
29	N241-4	Opgave niet opnemen, provincie sluit wel aan bij een externe studie.	De provincie zou dit wegtraject niet oppakken vanwege de lage scores. De woningbouwontwikkelingen langs de A.C. de Graafweg N241-3 en -4 leiden wel tot een cumulatieve verzwaring van de intensiteiten. De gemeente Medemblik start een integrale studie met de provincie, RWS en gemeente Opmeer.		
30	N201-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
30	N235-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.		
30	N236-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
33	N521-1	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op doorstroming OV. Echter met de grote woningbouwopgave in Amstelveen en aanstaande gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarsheidsagenda Zuidlob met de VRA en de gemeentes Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel is dit nu geen project.		
34	N232-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
35	N243-2	Opgave niet opnemen, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
36	N403-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
36	N502-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid wegen. Smalle weg met veel recreatief verkeer en wens tot verbeteren fietsgebruik. Oppakken als één N502-route in het reeds geprogrammeerde project N502-05: Verbeteren verkeersveiligheid en verminderen stikstofuitstoot N502.	Minimaal	N502-05
38	N525-1	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden alg-45.		alg-45
39	N244-2	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Ondanks hoge score verkeersveiligheid fiets wordt dit wegtraject niet opgepakt. Obv expert judgement zijn er geen pragmatische verbeteropties aanwezig.		
40	N239-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
40	N248-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
40	N524-1	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit is reeds het iMPI-project N524-01.		N524-01
43	N244-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
43	N504-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
45	N249-1	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig	De hoge score voor verkeersveiligheid fiets heeft een datacorrectie nodig. Het langsliggend fiespad is geen provinciaal areaal.		
45	N506-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
47	N241-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
47	N246-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken. Smalle weg met relatief veel erfaansluitingen en hoge gemiddeld gereden snelheid.	Minimaal	
47	N247-5	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid bij twee bruggen met omliggende oversteken. Lokale knelpunten pragmatisch aanpakken. Te combineren met de aanstaande vervangingsinvesteringen van twee bruggen volgend uit de trajectbenadering N247-17.		N247-17
50	N519-1	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Echter zijn de intensiteiten laag en is er geen doorfietsroute-ambitie.		
51	N200-1	Opgave al een project	Scoort het hoogst op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de trajectstudie Zeeweg (iMPi-project N200-05) en Bereikbaarheid kust.		N200-05
51	N235-2	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.		
51	N240-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
54	N242-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid van en naar de Rijksweg A9. Dit is reeds het iMPI-project N242-16 Poortconstructie overgang A9-N242. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9.	Geen	N242-16
54	N248-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N206-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N236-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N240-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
59	N236-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
59	N248-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
61	N515-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
62	N509-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N242-8	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N248-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N417-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N506-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
67	N526-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N201-9	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N244-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N307-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N503-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N508-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N508-05 om maatregelen mee te koppelen.	Minimaal	N508-05
68	N523-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
74	N242-4	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
74	N505-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
76	N502-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obvwegtraject N502-3. Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot	N502-05
77	N240-6	Opgave al een project	Ondanks dat dit wegtraject niet hoog scoort, start hier wel een project obv expert judgement. Kortetermijnmaatregelen (iMPI N240-17) worden ingezet om de problematiek te verminderen en tijd te maken voor langetermijnmaatregelen.		N240-17
78	N240-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
78	N245-3	Opgave al een project	Geen top-score. Er is vanuit de regionale benadering behoefte aan een fietspad langs de N245. Dit is het iMPI-project N245-14.		N245-14
80	N232-4	Opgave al een project	Scoort hoog op doorstroming OV. Er lopen meerdere initiatieven uit de studie Bosrandweg-Fokkerweg (iMPI N232-14/-17/-18/-19)		N232-14/-17/-18/-19
80	N247-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
82	N249-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
83	N415-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
84	N202-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
85	N518-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
86	N246-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
87	N510-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
88	N201-8	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
89	N208-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Deze route vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid.	Geen	
90	N240-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
91	N523-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
92	N516-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
93	N502-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obvwegtraject N502-3. Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot	N502-05

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
93	N510-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
95	N508-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
95	N512-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
97	N201-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
98	N514-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
99	N245-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9.	Minimaal	
100	N194-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
101	N242-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
102	N239-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
103	N247-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
104	N232-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
105	N245-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
106	N194-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
107	N194-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
107	N241-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
109	N242-7	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
110	N197-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
111	N201-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
112	N205-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
113	N201-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
113	N505-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
115	N242-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
116	N207-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
116	N241-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
118	N244-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
118	N307-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
120	N205-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
120	N207-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
122	N517-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
123	N246-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
124	N205-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
125	N201-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
125	N205-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
127	N201-7	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
128	N242-6	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
129	N307-2	Opgave niet opnemen	De infrastructuur is al voorbereid op de optionele grote woningbouwopgave van meer van 3500 woningen in en rondom Hoogkarspel Zuid (gemeente Drechterland) en de woningbouwontwikkelingen bij Enkhuizen en Stede Broec.		
130	N201-6	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

BIJLAGE 5
BASISGEGEVENS INDICATOREN

Verkeersveiligheid wegen	
Definitie	Het veiligheidsrisico per traject bepalen en prioriteren waar de opgave het grootst is. De risico-gestuurde benadering uit het SPV2030 wordt hiervoor gebruikt, met drie deelindicatoren: 1. Veilige infrastructuur (weging 2x): detailinformatie over de mate waarin wegvakken en kruisingen veilig zijn ingericht volgens de Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (swov.nl) van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid uit 2021. 2. Gereden snelheid (weging 1x): geeft een relatieve score weer gebaseerd op de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid in de eerste helft van 2023. Bij het berekenen is gebruik gemaakt van de V85 (de gereden snelheid die door 15 procent van de automobilisten wordt overschreden). 3. Verkeerslachtoffers (weging 1x): geeft een relatieve score weer gebaseerd op het aantal door politie geregistreerde verkeersslachtoffers (letsel door verkeersongevallen) per wegkilometer in de laatste zeven jaar (2017-2022).
Brondata	• Deelscore veilige infrastructuur: verkeersveiligheidsmodel provinciale wegen NH (SWOV, 2021). • Deelscore gereden snelheid: Floating Car Data, BeMobile. • Deelscore Verkeersslachtoffers: BRON/STAR, Viastat.
Jaartal en updatefrequentie	• Deelscore veilige infrastructuur: data over 2021, actualisering eens per 5 jaar. • Deelscore gereden snelheid: data over eerste half jaar van 2023, actualisering jaarlijks. • Deelscore verkeersslachtoffers: data over 2016 t/m 2022, actualisering jaarlijks.
Doorontwikkeling	In de huidige iNHi zijn alleen de hoofdrijbanen beschouwd. In een volgende versie worden ook de parallelwegen betrokken bij de analyse. Daarnaast wordt er continue gewerkt aan het verbeteren van de gegevens over letsel door verkeersongevallen.

Verkeersveiligheid fietspaden	
Definitie	Het veiligheidsrisico wordt per fietstraject bepaald, waardoor er geprioriteerd kan worden waar de opgave op de provinciale fietsvoorzieningen het grootst zijn. Ook beschrijft de indicator de mate waarin de doorfietsroutes voldoen aan de juiste kenmerken volgens de Actieagenda actieve mobiliteit.
Brondata	• 2023.
Jaartal en updatefrequentie	• Actualisatie jaarlijks.
Doorontwikkeling	De minimum- en streefwaardes gebruikt in deze indicator worden aangescherpt zodra de eisen ten aanzien van de gewenste inrichting voor doorfietsroutes herzien worden voor de ERBI. Ook zijn steeds meer van de gebruikte databronnen landelijk beschikbaar via het NDW, zoals breedte en intensiteit. Dit betekent dat we een aantal berekeningen in een volgende versie gelijk op het NDW-netwerk kunnen uitvoeren, in plaats van een eigen data-analyse uit te voeren op eigen areaaldata en/of OSM/Fietsersbond fietspadkaarten.

Doorstroming wegverkeer	
Definitie	Er wordt gekeken naar de verhouding tussen de reistijd tijdens de ochtend- en avondspits en de situatie waarin verkeer ongehinderd kan doorrijden. Als de reistijd twee keer de ongehinderde reistijd is; is er een knelpunt en geen restcapaciteit. De deelscore drukt uit hoeveel restcapaciteit een traject nog heeft, traject zodat er geprioriteerd kan worden.
Brondata	Nationaal Dataportaal Wegverkeer.
Jaartal en updatefrequentie	Data over 2022 (van april 2022 tot en met maart 2023) zodat zo veel mogelijk aangesloten wordt op een verkeersbeeld post-corona. Actualisering is jaarlijks.
Doorontwikkeling	We blijven de ontwikkelingen in de datavergaring en -analyse voor doorstroming volgen en passen waar nodig de methode hierop aan. Het doel is om in de iNHi 2028-2032 concreet inzicht te hebben in de toekomstige doorstromingsknelpunten.

Doorstroming openbaar vervoer	
Definitie	De opgetelde verliestijd van lijnbussen in Noord-Holland (ongeacht concessieverlener of houder) in de spits, waarbij een gemiddelde wordt berekend van de jaargemiddelde ochtendspits (8:00-9:00) en de jaargemiddelde avondspits (17:00-18:00). Ook is er gekeken naar vrij liggende busbanen of een aparte opstelstrook bij verkeerslichten. Dit wordt uitgedrukt in de deelscore vertraging bus in minuten.
Brondata	Nationaal Dataportaal Wegverkeer.
Jaartal en updatefrequentie	Data over 2022 (van april 2022 tot en met maart 2023) zodat zo veel mogelijk aangesloten wordt op een verkeersbeeld post-corona. Actualisering is jaarlijks.
Doorontwikkeling	De in ontwikkeling zijnde Visie Publieke Mobiliteit introduceert andere vormen van openbaar vervoer dan de 'standaard' bus. Er wordt, na vaststelling van de Visie Publieke Mobiliteit, onderzoek gedaan of en hoe dit vraagt om doorontwikkeling van deze indicator.

Gezonde leefomgeving	
Definitie	De indicator vertaalt het gezondheidseffect van luchtverontreiniging en geluidsbelasting van het wegverkeer naar één getal (eindscore), op basis van het opgestelde ongezonde gezondheidseffect (MGR-maat) van wegverkeer over de wegtrajecten op de woonomgeving. Ook wordt er gekeken naar de WHO-advieswaarden voor de gezondheidsimpact.
Brondata	• Gevelwaarden geluid: EU Geluidsbelastingkaart (Provincie Noord-Holland). • Gevelwaarden lucht: AERIUS (RIVM).
Jaartal en updatefrequentie	• Geluid: data over 2021 (EU-geluidskaart), actualisering eens per zes jaar. • Lucht: data over 2018 (AERIUS), actualisering eens per vijf jaar (NB: zie doorontwikkeling).
Doorontwikkeling	Eind 2022 zijn nieuwe EU-Geluidsbelastingskaarten voor Noord-Holland opgeleverd. Dit is de basis voor het op te stellen Actieplan geluid 2024-2028. In 2024 verkennen we verschillende geluidmaatregelenscenario's, waarvan een gezonde leefomgeving scenario waarbij zal worden nagegaan wat de gevolgen zijn van het streven naar de advieswaarde voor geluid wegverkeer van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er moet nog besluitvorming plaatsvinden voor het vaststellen van de eindvariant voor het Actieplan geluid 2024-2028. Dit is niet gereed voor opleveren van de iNHi 2024-2028. Zo snel er nieuwe data en methodes beschikbaar zijn, zal dit verwerkt worden in de Monitor. Voor de deelscore lucht zal en nieuwe methode ontwikkeld moeten worden.

Ontsnippering van natuur	
Definitie	De mate waarin trajecten ecologische netwerken van wilde diersoorten versnipperen en de mate waarin wildaanrijdingen (faunahotspots) voorkomen.
Brondata	Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland, Wageningen Universiteit.
Jaartal en updatefrequentie	Data over 2020, geen actualisering gezien dit een eenmalige dataset is.
Doorontwikkeling	Er zijn geen inhoudelijke en rekenkundige wijzigingen voorzien. Indien van meerwaarde en bij nieuwe ecologische kennis kan op termijn verrijking met nieuwe soort(profielen) en effecten van ontsnippering op areaal van derden worden toegevoegd aan de analyse.

BIJLAGE 6
NETWERKLIJSTEN MONITOR

Verkeersveiligheid wegen

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N512-2	2. Regio Alkmaar	100	5
1	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	100	5
3	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	93	5
4	N242-1	2. Regio Alkmaar	91	5
5	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	90	5
5	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	90	5
7	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	88	5
8	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	87	5
8	N247-5	3. Westfriesland	87	5
10	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	86	5
10	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	86	5
10	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	86	5
13	N511-1	2. Regio Alkmaar	85	5
14	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	84	5
15	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	83	5
15	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	83	5
15	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	83	5
18	N244-1	2. Regio Alkmaar	82	5
18	N513-1	2. Regio Alkmaar	82	5
20	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	81	5
20	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	81	5
20	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
23	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	80	4
23	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	80	4
23	N506-1	3. Westfriesland	80	4
26	N241-4	3. Westfriesland	79	4
26	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	79	4
28	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	78	4
29	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	77	4
29	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	77	4
29	N239-1	3. Westfriesland	77	4
29	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	77	4
33	N203-2	2. Regio Alkmaar	76	4
33	N242-3	2. Regio Alkmaar	76	4
33	N239-2	3. Westfriesland	76	4
36	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	75	4
37	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	74	4
38	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	72	4
38	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	72	4
40	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
40	N504-1	2. Regio Alkmaar	71	4
40	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N240-6	3. Westfriesland	71	4
40	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
47	N245-1	2. Regio Alkmaar	70	4
47	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	70	4
47	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	70	4
47	N240-5	3. Westfriesland	70	4
51	N242-4	2. Regio Alkmaar	69	4
51	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	69	4
51	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	69	4
51	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	69	4
55	N243-1	2. Regio Alkmaar	68	4
55	N506-2	3. Westfriesland	68	4
55	N512-1	2. Regio Alkmaar	68	4
58	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	67	4
58	N504-2	2. Regio Alkmaar	67	4
58	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	67	4
58	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	67	4
58	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	67	4
58	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	67	4
58	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	67	4
65	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	66	4
65	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	66	4
65	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	66	4
68	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
68	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	65	4
68	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
68	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	65	4
68	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	65	4
73	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	64	4
73	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
73	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
73	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	64	4

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
73	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	64	4
78	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	63	4
79	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
79	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N244-2	2. Regio Alkmaar	62	4
79	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
79	N508-2	2. Regio Alkmaar	62	4
79	N510-2	2. Regio Alkmaar	62	4
87	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	61	4
87	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
87	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	61	4
87	N505-1	3. Westfriesland	61	4
91	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	60	3
91	N241-3	3. Westfriesland	60	3
91	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	60	3
94	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	59	3
94	N508-1	2. Regio Alkmaar	59	3
94	N307-3	3. Westfriesland	59	3
94	N505-2	3. Westfriesland	59	3
94	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	59	3
94	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	59	3
100	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	57	3
101	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	56	3
101	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	56	3
103	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	55	3
103	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	55	3
105	N242-5	2. Regio Alkmaar	54	3
105	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	54	3
107	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	53	3
107	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	53	3
107	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	53	3
110	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	52	3
111	N194-3	3. Westfriesland	51	3
112	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
112	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
112	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
115	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	48	3
115	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	48	3
117	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	46	3
117	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	46	3
119	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
120	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	44	3
121	N194-1	2. Regio Alkmaar	41	3
122	N194-2	3. Westfriesland	38	2
123	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	35	2
123	N510-1	2. Regio Alkmaar	35	2
125	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	34	2
126	N242-2	2. Regio Alkmaar	31	2
127	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	25	2
128	N307-2	3. Westfriesland	21	2
129	N307-1	3. Westfriesland	12	1
130	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Verkeersveiligheid fietspaden

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	100	5
2	N244-2	2. Regio Alkmaar	90	5
2	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	90	5
4	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	89	5
5	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	87	5
6	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	85	5
7	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	84	5
7	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	84	5
7	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	84	5
10	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	82	5
10	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	82	5
12	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
12	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
14	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	79	4
14	N243-1	2. Regio Alkmaar	79	4
14	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	79	4
14	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	79	4
18	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	77	4
19	N506-2	3. Westfriesland	76	4
20	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	74	4
21	N513-1	2. Regio Alkmaar	73	4
21	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	73	4
23	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
23	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	71	4
23	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N307-3	3. Westfriesland	71	4
23	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
30	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	69	4
30	N511-1	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N504-1	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N504-2	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	69	4
30	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	69	4
36	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	68	4
36	N239-1	3. Westfriesland	68	4
36	N203-2	2. Regio Alkmaar	68	4
36	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	68	4
36	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	68	4
36	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	68	4
42	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	66	4
42	N505-2	3. Westfriesland	66	4
42	N510-1	2. Regio Alkmaar	66	4
45	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	65	4
45	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
45	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	65	4
48	N512-2	2. Regio Alkmaar	63	4
48	N241-4	3. Westfriesland	63	4
48	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	63	4
48	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	63	4
48	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	63	4
53	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	61	4
53	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
60	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	60	3
61	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	58	3
62	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	56	3
62	N510-2	2. Regio Alkmaar	56	3
62	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	56	3
65	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
70	N247-5	3. Westfriesland	53	3
70	N506-1	3. Westfriesland	53	3
70	N241-3	3. Westfriesland	53	3
73	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	45	3
74	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	44	3
74	N244-1	2. Regio Alkmaar	44	3
76	N240-6	3. Westfriesland	42	3
77	N240-5	3. Westfriesland	39	2
77	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	39	2
79	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	37	2
80	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	35	2
80	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	35	2
80	N194-3	3. Westfriesland	35	2
83	N194-2	3. Westfriesland	34	2
84	N194-1	2. Regio Alkmaar	32	2
85	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	31	2
85	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	31	2
85	N508-1	2. Regio Alkmaar	31	2
88	N242-1	2. Regio Alkmaar	29	2
88	N508-2	2. Regio Alkmaar	29	2
88	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	29	2

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
91	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	27	2
91	N242-3	2. Regio Alkmaar	27	2
91	N242-4	2. Regio Alkmaar	27	2
91	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	27	2
91	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	27	2
96	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	23	2
97	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
97	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	19	1
97	N512-1	2. Regio Alkmaar	19	1
97	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	19	1
101	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	18	1
102	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
	N239-2	3. Westfriesland	0	0
	N245-1	2. Regio Alkmaar	0	0
	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
	N505-1	3. Westfriesland	0	0
	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N242-5	2. Regio Alkmaar	0	0
	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
	N307-2	3. Westfriesland	0	0
	N307-1	3. Westfriesland	0	0
	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Gezonde leefomgeving

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	100	5
2	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	63	4
3	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	61	4
4	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	55	3
5	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	54	3
6	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	42	3
7	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
8	N203-2	2. Regio Alkmaar	34	2
9	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	29	2
10	N242-3	2. Regio Alkmaar	28	2
11	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	27	2
12	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
12	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	26	2
12	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
15	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	24	2
16	N243-1	2. Regio Alkmaar	23	2
17	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	19	1
17	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
19	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	17	1
20	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	16	1
20	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
20	N512-2	2. Regio Alkmaar	16	1
23	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	14	1
24	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	13	1
25	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
26	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
26	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
26	N241-4	3. Westfriesland	11	1
29	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	10	1
29	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	10	1
31	N504-2	2. Regio Alkmaar	9	1
32	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	8	1
32	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	8	1
34	N245-1	2. Regio Alkmaar	7	1
34	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	7	1
34	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	7	1
34	N242-4	2. Regio Alkmaar	7	1
34	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	7	1
34	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	7	1
34	N506-2	3. Westfriesland	7	1
41	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
41	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
41	N244-1	2. Regio Alkmaar	6	1
41	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	6	1
45	N512-1	2. Regio Alkmaar	5	1
45	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	5	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
47	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
47	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	4	1
47	N247-5	3. Westfriesland	4	1
47	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
47	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
47	N508-1	2. Regio Alkmaar	4	1
47	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
47	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
47	N239-1	3. Westfriesland	4	1
56	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
56	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	3	1
56	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	3	1
56	N504-1	2. Regio Alkmaar	3	1
56	N244-2	2. Regio Alkmaar	3	1
56	N241-3	3. Westfriesland	3	1
56	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	3	1
56	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	3	1
56	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
56	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N506-1	3. Westfriesland	3	1
69	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N307-3	3. Westfriesland	2	1
69	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N505-2	3. Westfriesland	2	1
69	N307-2	3. Westfriesland	2	1
69	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
69	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
69	N194-2	3. Westfriesland	2	1
85	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N240-6	3. Westfriesland	1	1
85	N242-5	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N511-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N510-1	2. Regio Alkmaar	1	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
85	N513-1	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N242-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N508-2	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N505-1	3. Westfriesland	1	1
85	N194-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
111	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
111	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
111	N239-2	3. Westfriesland	0	0
111	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
111	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N307-1	3. Westfriesland	0	0
111	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
111	N510-2	2. Regio Alkmaar	0	0
111	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
111	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-5	3. Westfriesland	0	0
111	N194-3	3. Westfriesland	0	0

Doorstroming weg

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N242-3	2. Regio Alkmaar	100	5
2	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	89	5
3	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	85	5
4	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	81	5
5	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	66	4
6	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
7	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	57	3
8	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	55	3
9	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	49	3
9	N307-1	3. Westfriesland	49	3
9	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	49	3
9	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	49	3
13	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	47	3
14	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
14	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
14	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	45	3
17	N508-1	2. Regio Alkmaar	40	2
18	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	38	2
18	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	38	2
20	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	36	2
21	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	32	2
21	N242-2	2. Regio Alkmaar	32	2
21	N241-3	3. Westfriesland	32	2
24	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	30	2
24	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	30	2
24	N242-4	2. Regio Alkmaar	30	2
24	N504-2	2. Regio Alkmaar	30	2
28	N242-5	2. Regio Alkmaar	28	2
28	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	28	2
30	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
31	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
31	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
33	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	21	2
33	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	21	2
33	N242-1	2. Regio Alkmaar	21	2
36	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
36	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
36	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	19	1
39	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	17	1
39	N240-6	3. Westfriesland	17	1
41	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	15	1
41	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	15	1
41	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	15	1
44	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	13	1
44	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	13	1
44	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	13	1
44	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	13	1
48	N513-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
48	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	11	1
48	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	11	1
48	N511-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	11	1
48	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	11	1
48	N245-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N243-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
48	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	11	1
48	N241-4	3. Westfriesland	11	1
48	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
61	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	9	1
61	N203-2	2. Regio Alkmaar	9	1
61	N504-1	2. Regio Alkmaar	9	1
61	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	9	1
61	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	9	1
66	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
66	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N505-2	3. Westfriesland	6	1
66	N508-2	2. Regio Alkmaar	6	1
66	N239-2	3. Westfriesland	6	1
66	N512-1	2. Regio Alkmaar	6	1
66	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
66	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	6	1
66	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
66	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
79	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N239-1	3. Westfriesland	4	1
79	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N247-5	3. Westfriesland	4	1
79	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	4	1
79	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
93	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
93	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N512-2	2. Regio Alkmaar	2	1
93	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
93	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N244-1	2. Regio Alkmaar	2	1
93	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
93	N307-3	3. Westfriesland	2	1
93	N505-1	3. Westfriesland	2	1
93	N307-2	3. Westfriesland	2	1
93	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	2	1
93	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
93	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
93	N194-1	2. Regio Alkmaar	2	1
110	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N510-2	2. Regio Alkmaar	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
110	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
110	N244-2	2. Regio Alkmaar	0	0
110	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N510-1	2. Regio Alkmaar	0	0
110	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
110	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
110	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
110	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N506-2	3. Westfriesland	0	0
110	N506-1	3. Westfriesland	0	0
110	N240-5	3. Westfriesland	0	0
110	N194-3	3. Westfriesland	0	0
110	N194-2	3. Westfriesland	0	0

Doorstroming openbaar vervoer

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	100	5
2	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	82	5
3	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	51	3
4	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
5	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	30	2
6	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	29	2
7	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	27	2
8	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
9	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
9	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
11	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
11	N243-1	2. Regio Alkmaar	20	1
13	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
13	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	19	1
13	N245-1	2. Regio Alkmaar	19	1
16	N247-5	3. Westfriesland	18	1
17	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	16	1
18	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	14	1
19	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
20	N242-3	2. Regio Alkmaar	11	1
20	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
20	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
23	N242-2	2. Regio Alkmaar	10	1
23	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	10	1
25	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	9	1
25	N239-2	3. Westfriesland	9	1
27	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
28	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	7	1
28	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	7	1
30	N240-6	3. Westfriesland	6	1
30	N512-1	2. Regio Alkmaar	6	1
30	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
30	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	6	1
34	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	5	1
34	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	5	1
34	N242-4	2. Regio Alkmaar	5	1
34	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	5	1
34	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	5	1
39	N508-1	2. Regio Alkmaar	4	1
39	N242-5	2. Regio Alkmaar	4	1
39	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
39	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
39	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
39	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
39	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
46	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N511-1	2. Regio Alkmaar	3	1
46	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	3	1
46	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	3	1
46	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	3	1
46	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N244-1	2. Regio Alkmaar	3	1
46	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	3	1
55	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
55	N504-1	2. Regio Alkmaar	2	1
55	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	2	1
55	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	2	1
55	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
55	N244-2	2. Regio Alkmaar	2	1
55	N510-1	2. Regio Alkmaar	2	1
62	N307-1	3. Westfriesland	1	1
62	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N513-1	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N512-2	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N307-3	3. Westfriesland	1	1
62	N510-2	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
62	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
78	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N241-3	3. Westfriesland	0	0
78	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N504-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N242-1	2. Regio Alkmaar	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
78	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N241-4	3. Westfriesland	0	0
78	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N203-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N505-2	3. Westfriesland	0	0
78	N508-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N239-1	3. Westfriesland	0	0
78	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
78	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N505-1	3. Westfriesland	0	0
78	N307-2	3. Westfriesland	0	0
78	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N194-1	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N506-2	3. Westfriesland	0	0
78	N506-1	3. Westfriesland	0	0
78	N240-5	3. Westfriesland	0	0
78	N194-3	3. Westfriesland	0	0
78	N194-2	3. Westfriesland	0	0

Ontsnippering

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	100	5
2	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	80	4
3	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	78	4
4	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	76	4
4	N510-2	2. Regio Alkmaar	76	4
6	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	72	4
7	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
7	N512-2	2. Regio Alkmaar	64	4
7	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
7	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
11	N513-1	2. Regio Alkmaar	56	3
12	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	48	3
12	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	48	3
14	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	42	3
14	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	42	3
16	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	40	2
16	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	40	2
16	N203-2	2. Regio Alkmaar	40	2
19	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	36	2
19	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	36	2
19	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
22	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	34	2
23	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	32	2
24	N511-1	2. Regio Alkmaar	30	2
25	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	28	2
25	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	28	2
27	N244-1	2. Regio Alkmaar	22	2
27	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
29	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
29	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
29	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	20	1
29	N504-1	2. Regio Alkmaar	20	1
29	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
34	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	16	1
34	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
34	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
34	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	16	1
38	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	12	1
38	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
40	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N244-2	2. Regio Alkmaar	8	1
40	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	8	1
40	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	8	1
40	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	8	1
48	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
48	N239-1	3. Westfriesland	6	1
50	N245-1	2. Regio Alkmaar	4	1
50	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
50	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
50	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N510-1	2. Regio Alkmaar	4	1
50	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
59	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
59	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
59	N508-1	2. Regio Alkmaar	2	1
59	N307-3	3. Westfriesland	2	1
59	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
59	N505-2	3. Westfriesland	2	1
59	N508-2	2. Regio Alkmaar	2	1
59	N505-1	3. Westfriesland	2	1
59	N307-2	3. Westfriesland	2	1
68	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N243-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N247-5	3. Westfriesland	0	0
68	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N242-3	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N239-2	3. Westfriesland	0	0
68	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N240-6	3. Westfriesland	0	0
68	N512-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N242-4	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N242-5	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
68	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N307-1	3. Westfriesland	0	0
68	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
68	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
68	N506-2	3. Westfriesland	0	0
68	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N504-2	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N241-4	3. Westfriesland	0	0
68	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N506-1	3. Westfriesland	0	0
68	N241-3	3. Westfriesland	0	0
68	N240-5	3. Westfriesland	0	0
68	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N194-3	3. Westfriesland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
68	N194-2	3. Westfriesland	0	0
68	N194-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N242-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

BIJLAGE 7
VERKLARENDE WOORDENLIJST

Trefwoord	Toelichting
Aanpak	De werkwijze door Gedeputeerde Staten om binnen vastgestelde beleidskaders prioriteiten te stellen voor investeringen in de verbetering van de Noord-Hollandse infrastructuur. Dit leidt tot de investeringsstrategie.
Afwegingskader	Is onderdeel van de investeringsstrategie. Het afwegingskader geeft aan hoe de indicatoren percentueel worden verdeeld.
Ambitielijst	Het resultaat van de strategie en afwegingskader, waarin alle wegtrajecten zijn geprioriteerd op basis van hun scores op de criteria uit het afwegingskader.
Beïnvloedingsindicator	De indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe de infrastructuur wordt gebruikt.
Deelindicator	Een indicator kan opgebouwd zijn uit verschillende onderwerpen die gezamenlijk het totaalbeeld laten zien. Wanneer dit van toepassing is, is dit beschreven bij de desbetreffende indicator.
Deelscore	De score van een wegtraject voor een deelindicator. De deelscores bij elkaar opgeteld met een bepaalde verhouding resulteren in de eindscore van de indicator. Wanneer dit van toepassing is, is dit beschreven bij de desbetreffende indicator.
Doorstroming Openbaar Vervoer (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat de vertraging is op busroutes voor de buslijnen. Dit doen we tijdens de spits en we nemen daarin het aantal buslijnen mee.
Eindscore	Elk wegtraject heeft een eindscore voor een indicator. De relatieve eindscore wordt gebruikt in de Monitor om de 130 wegtrajecten ten opzichte van elkaar te bepalen. De absolute eindscore bepaald de mate van presteren van het specifieke wegtraject.
Gezonde leefomgeving (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat de gezondheidsbelasting (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) is door het gebruik van de infrastructuur.
Indicator	Een indicator kwantificeert de prestaties van wegtrajecten, zodat trajecten onderling kunnen worden vergeleken en geprioriteerd.
Investeringsbeslissing	Het besluit om op basis van de investeringsstrategie te investeren op een wegtraject. Deze investering is breder dan alleen financieel op de infrastructuur. Denk ook aan organisatiecapaciteit, regionale samenwerking etc.
Investeringsprioriteit	De politieke ambities worden op basis van de informatie uit de Monitor omgezet in een overzicht op kaart en in tabelvorm. Dit is de Investeringsprioriteit. Deze leidt tot investeringsbeslissingen. De Investeringsprioriteit wordt één keer per bestuurlijke cyclus vastgesteld.
Investeringsstrategie	Bepaalt waar de provincie in wil investeren met als doel om de provinciale ambities te bereiken.
Monitor	De actuele, datagedreven weergave van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. Per indicator komt dit in de vorm van een netwerkkaart en netwerklijsten gerangschikt naar het presteren van alle 130 afzonderlijke wegtrajecten van de Noord-Hollandse infrastructuur.
Netwerkkaart	Het kaartbeeld met wegtrajecten geprioriteerd op hun eindscore per indicator. Dit is de visualisatie van de netwerkkaart.
Netwerklijst	De lijst met wegtrajecten geprioriteerd op hun eindscore per indicator. Een netwerklijst is gevisualiseerd in een netwerkkaart.
Niet-infrastructurele maatregelen	Maatregelen zoals gedragsbeïnvloeding, Smart Mobility en stimulering STOMP-principe.
Ontsnippering van natuur (indicator)	De indicator die in kaart brengt waar ontsnipperende maatregelen (zoals faunapassages) op de infrastructuur het meeste bijdragen aan faunawinst in Noord-Hollandse natuurgebieden.
Opgave	Is onderdeel van de investeringsstrategie en geeft aan met welke opgaven de provinciale infrastructuur te maken heeft.
Plancapaciteit	De plancapaciteit geeft een actueel beeld wat de capaciteit in woningbouwplannen is. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen (incl. potentiele locaties voor woningbouw). De plancapaciteit is dus hoger dan het uiteindelijk aantal gebouwde woningen. De iNHi gebruikt de plancapaciteit t/m 2030, in lijn met het provinciaal beleid. In sommige gevallen is slechts kennis beschikbaar t/m 2029. Dit is expliciet aangegeven.
Politiek kader	Bestuurlijk vastgestelde beleidsafspraken in het coalitieakkoord en later ambtelijk uitgewerkt.

Trefwoord	Toelichting
Relatieve score	Per indicator worden de wegtrajecten ten opzichte van elkaar gewogen. Een wegtraject met een hogere score presteert minder goed dan een wegtraject met een lagere score. Een hoge score betekent niet dat het wegtraject niet voldoet en bijvoorbeeld onveilig of ongezond is.
Stikstof (beïnvloedingsindicator)	De beïnvloedingsindicator die in kaart brengt waar (i) snelheidsverlaging leidt tot significante afname van stikstofdespositie in Natura 2000-gebieden en (ii) of het mogelijk is om de snelheidsverlaging veilig in te voeren.
Trajectgemiddelde	Er is in enkele gevallen data beschikbaar op een kleiner detailniveau dan op trajectniveau. Deze data worden geëxtrapoleerd naar trajectgemiddelde op trajectniveau. Dit is gedaan om de indicatoren met elkaar te kunnen vergelijken.
Uitvoering	De uitvoering van de investeringsstrategie middels programmering in mobiliteitsprogramma's, waaronder het iMPI.
Verkeersveiligheid fietspaden (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat het veiligheidsrisico van fietsinfrastructuur is op basis van risicofactoren.
Verkeersveiligheid wegen (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat het veiligheidsrisico is van geregistreerde ongevallen, de veilige inrichting van wegen, de gereden snelheid en de drukte op de weg.
Verstedelijking (beïnvloedingsindicator)	De beïnvloedingsindicator die in kaart brengt waar plancapaciteit te relateren is aan (toekomstige) knelpunten op de provinciale infrastructuur.
Wegtraject	Het provinciale wegennet is opgedeeld in 130 trajecten. Deze verkeerskundige indeling hangt samen met verkeersintensiteit. Een wegtraject bestaat uit meerdere wegvakken, van kruispunt tot kruispunt.

HAARLEM, JULI 2024

RAPPORT

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Sander Uijtdehaage, Fleur Jaspers, Christian Smit (APPM),

Fotografie
Concrete Bouw Fotografie, Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub - Canon

Haarlem, juli 2024

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15811
Extern Zaak ID	2259965
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.a
Titel	Mobiliteit: Onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid (C-agenda Ruimte 9-9-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

De provincie is een onderzoek gestart naar het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid. Daarin wordt bekeken wat de consequenties zijn van het mobiliteitsbeleid van de provincie voor diverse doelgroepen. Met dit besluit informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over dit onderzoek.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
A.S. van der Veen
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143850
anne.van.der.veen@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 JUNI 2024

Kenmerk
2259965/2259975

Uw kenmerk

Betreft: Onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de start van een onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid.

Mobiliteit is essentieel om mee te doen aan de maatschappij. Vanuit verschillende landelijke onderzoeken blijkt echter dat een deel van de bevolking vanwege mobiliteitsproblemen moeite heeft om mee te doen aan de maatschappij, bijvoorbeeld omdat het te duur is of er te weinig goede reisopties zijn. In de ergste gevallen ervaren mensen vervoersarmoede.

De provincie is onlangs gestart met een onderzoek naar mobiliteits-rechtvaardigheid. Dat doen wij om beter zicht te krijgen op de consequenties van ons eigen mobiliteitsbeleid; tevens hebben wij op dit onderwerp de samenwerking gezocht binnen het Platform Mobiliteit MRA.

Door in dit onderzoek uit te gaan van mobiliteitsrechtvaardigheid in plaats van vervoersarmoede, kijken we breder dan alleen de ergste problemen. Mobiliteitsrechtvaardigheid houdt in dat alle bewoners toegang tot vervoersmiddelen hebben, ze kunnen gebruiken en betalen, en daardoor volwaardig mee kunnen doen in de maatschappij.

Provinciaal onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid
Om beter zicht te krijgen op de impact van mobiliteitsbeleid op onze bewoners, zijn wij dit voorjaar een onderzoek gestart naar mobiliteits-rechtvaardigheid bij de provincie. Met de resultaten van dit onderzoek moeten wij in staat zijn om de landelijke onderzoeken over mobiliteits-rechtvaardigheid te vertalen naar onze provincie. Daarmee willen we een goed beeld krijgen van de feitelijke situatie in Noord-Holland. Doordat de scope van het onderzoek ook de gemeentes Lelystad en Almere betreft, kunnen we dit onderzoek gelijk in MRA-verband toepassen (zie hieronder).

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 onderzoek voeren wij uit samen met onderzoeks- en adviesbureau Mobycon. We combineren in dit onderzoek een uitgebreide, representatieve enquête onder bewoners met analyses over o.a. bereikbaarheid, maar gaan ook middels focusgroepen uitgebreid in gesprek met bewoners uit verschillende regio's.

MRA-agenda
Najaar 2023 heeft gedeputeerde Olthof in het MRA Platform Mobiliteit voorgesteld om ook samen met de MRA partners (gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland) in MRA-verband aan rechtvaardigheid en vervoersarmoede te gaan werken. Dit is ook opgenomen in de nieuwe MRA-agenda, zoals die recentelijk aan u is aangeboden. De provincie Noord-Holland heeft daarbij aangeboden dit onderwerp bestuurlijk en ambtelijk te gaan trekken. In dit kader wordt daarom nu gewerkt aan het opzetten van een MRA programma Mobiliteitsrechtvaardigheid. Binnen het beoogde programma zullen de resultaten van ons onderzoek ook gebruikt worden.

Vervolg

We verwachten dit onderzoek eind augustus af te ronden en zullen u hierover na het zomerreces informeren. De resultaten van dit onderzoek willen we gaan gebruiken om ons eigen beleid tegen het licht te houden en dienen tevens als startpunt voor het MRA programma.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15911
Extern Zaak ID	2270363
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.b
Titel	Mobiliteit: Wijzigingsbesluit uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen (C-agenda Ruimte 09-09-2024) 2024
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

Er vallen te veel slachtoffers in het verkeer; vooral oudere fietsers zijn kwetsbaar. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt en draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Het programma Doortrappen heeft als doel om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Door een aanpassing van de subsidievoorwaarden kunnen 25 Noord-Hollandse gemeenten dit programma in 2024 aanbieden aan hun oudere inwoners.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
T.L. Dekker
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143971
dekkert@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 JUNI 2024

Kenmerk
2270363/2270376

Uw kenmerk

Betreft: Wijzigingsbesluit Doortrappen Noord-Holland 2024

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Wijzigingsbesluit subsidie Doortrappen 2024.

Inleiding

Er vallen te veel slachtoffers in het verkeer; vooral oudere fietsers zijn kwetsbaar. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt en draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Het programma Doortrappen heeft als doel om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. De aanpassing in de subsidievoorwaarden Doortrappen ondersteunt deze ambitie.

De aanpassing

Op 12 december 2023 hebben Gedeputeerde Staten de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2024 vastgesteld. Het volgende wijzigingsbesluit is in Gedeputeerde Staten van 25 juni 2024 genomen:

8b. "Subsidie wordt geweigerd indien: de uitvoering van de activiteit is gestart voordat de aanvraag is ontvangen" vervangen met "Subsidie wordt geweigerd indien: de uitvoering van de activiteit is gestart voor 1 januari 2024".

Dit jaar dienden vier gemeenten een aanvraag in waarbij hun activiteiten van Doortrappen eerder gepland en gedeeltelijk uitgevoerd waren dan de aanvraagformulieren waren ingediend. Deze activiteiten

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

vinden wel allemaal in 2024 plaats. Omdat het onwenselijk is deze aanvragen volledig te weigeren, willen we weigeringsgrond 8b van de uitvoeringsregeling wijzigen. De insteek van artikel 8b is dat gemeenten de activiteiten in het jaar van de aanvraag uitvoeren. Het is voor ons niet noodzakelijk dat de activiteiten na de subsidieaanvraag worden uitgevoerd.

Tot slot

Met deze wijziging maken we het mogelijk dat 25 Noord-Hollandse gemeenten het programma Doortrappen in 2024 aanbieden aan hun oudere inwoners.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15966
Extern Zaak ID	2266230
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.c
Titel	Mobiliteit: Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

De provincie en haar partners werken aan een robuuste oplossing voor de overlast van de N203 bij Krommenie en Assendelft. Hiervoor is nu een plan van aanpak gemaakt. Er worden vijf stappen doorlopen en aan het eind (in 2027) besluiten GS of een van de onderzochte varianten een robuuste oplossing kan vormen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
V. Evers
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143580
eversv@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 JULI 2024

Kenmerk
2266230/2266238

Uw kenmerk

Betreft: Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9

Inleiding

Op 25 april 2024 hebben wij u geïnformeerd over de route naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 (kenmerk 2237157/ 2237192). In de brief hebben wij aangegeven dat we twee eerder afgevallen alternatieven gaan actualiseren om te bepalen of deze een robuuste oplossing kunnen vormen. De aanpak is uitgewerkt in een Plan van Aanpak. Met deze brief willen wij u informeren over het Plan van Aanpak en de belangrijkste stappen van het onderzoek. Het Plan van Aanpak is als bijlage meegezonden met deze brief. Daarnaast informeren wij u over de laatste stand van zaken rond het meetstation bij de N203 in Krommenie.

Aanpak

De aanpak bestaat grofweg uit vijf stappen.

Stap 1: Actualiseren effecten (juli-december 2024)

Bij deze stap worden de effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, doorstroming, inpassing en kosten geactualiseerd voor de alternatieven 2 en 7. Voor een goede vergelijking aan het einde van dit onderzoek wordt ook het Golfbaanalternatief (Landschapsplan) geactualiseerd. Het doel van stap 1 is om inzichtelijk te krijgen of de alternatieven 2 en 7 een potentie hebben om een robuuste oplossing te vormen. Voor deze actualisatie wordt een adviesbureau ingeschakeld. De tracés van de alternatieven vormen de basis. Het bureau kan waar nuttig de alternatieven aanpassen zodat gunstigere effecten ontstaan. Denk daarbij aan een andere inpassing in de omgeving. De resultaten van deze stap worden besproken met de projectpartners.

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

Stap 2: Gesprek met omgeving (januari-maart 2025)

Als de effecten van de alternatieven in beeld zijn gebracht, kan het gesprek met de omgeving starten. Aan de omgeving worden de resultaten gepresenteerd en wordt gevraagd wat zij vinden van de resultaten en of zij een voorkeur hebben voor een alternatief. Wie exact de omgeving is en hoe de omgeving benaderd wordt is onderdeel van het Participatieplan. Dit Participatieplan wordt separaat van het Plan van Aanpak opgesteld. De uitkomsten van de gesprekken met de omgeving worden onderdeel van de besluitvorming over een robuuste oplossing.

Stap 3: Besluit wel of niet uitwerken van een alternatief (april-juni 2025)

Op basis van de actualisatie van de effecten en de gesprekken met de omgeving, besluiten wij om 1, beide of geen alternatieven verder uit te werken. Het kan namelijk zijn dat beide alternatieven haalbaar lijken en op draagvlak kunnen rekenen.

Stap 4: Uitwerking tot voorkeursvariant(en) (juli-december 2025)

De uitwerking van het alternatief / de alternatieven bestaat uit het verder ontwerpen tot voorkeursvariant(en). Dit gebeurt in samenspraak met de omgeving. De precieze invulling van hoe de uitwerking gaat plaatsvinden is nader te bepalen. Uiteindelijk leidt de uitwerking tot een schetsontwerp van de voorkeursvariant(en). Op basis van het/de schetsontwerp(en) worden, wanneer nodig, de effecten nogmaals geactualiseerd. Daarnaast worden de kostenramingen geactualiseerd nu een uitwerking op meer detail bekend is. Mocht alternatief 7 uitgewerkt worden, wordt in deze stap een Heritage Impact Assessment (HIA) opgesteld om de effecten op het werelderfgoed in beeld te brengen. Dit op advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed omdat alternatief 7 de grens van de Stelling van Amsterdam nadert.

Stap 5: Besluitvorming robuuste oplossing (januari-juni 2026)

Wij nemen een besluit of alternatief 2 of 7 een robuuste oplossing kan vormen voor de overlast van de N203 bij Krommenie en Assendelft. Daarmee komt ook het besluit op tafel om al dan niet een nieuw voorkeursalternatief vast te stellen. De besluitvorming over een eventueel nieuw voorkeursalternatief zal plaatsvinden na bespreking met u in de commissie Ruimte.

Doorkijk

Als een nieuw voorkeursalternatief vastgesteld is en/of zicht is op financiering, kan de Verbinding A8-A9 verder uitgewerkt worden conform de spelregels van de Omgevingswet. Daarvoor geldt een mer-beoordelingsplicht waarbij onderbouwd moet worden of wel of geen significante milieueffecten te verwachten zijn. Is dat wel het geval dan zal een milieueffectrapportage opgesteld moeten worden. Is dat niet het geval, dan kan volstaan worden met een Omgevingsplan.

Participatie

De projectpartners worden nauw betrokken bij het onderzoek. Zo wordt een werkgroep ingesteld die bestaat uit experts van de provincie en gemeente Zaanstad. Eventueel worden andere experts ook betrokken.

De werkgroep kan de resultaten van het onderzoek inhoudelijk beoordelen.

Bij het actualiseren van de effecten in stap 1 worden de stakeholders niet betrokken. Het gaat om een bureaustudie waar participatie geen onderdeel van uit maakt. Wel worden de resultaten van de bureaustudie gedeeld met de stakeholders (stap 2). Op basis van de reactie van de stakeholders kan ingeschat worden in hoeverre draagvlak is voor een van de alternatieven als robuuste oplossing (stap 3). Vervolgens wordt, bij voldoende draagvlak en haalbaarheid, de omgeving nauw betrokken bij de verdere uitwerking (stap 4).
Bovenstaande wordt verder uitgewerkt in een Participatieplan.

Meetstation luchtkwaliteit TNO
De afgelopen tijd hebben wij met TNO gesproken over de mogelijkheden voor het plaatsen van een meetstation voor het meten van de luchtkwaliteit. De verwachting is dat in oktober het meetstation geplaatst wordt langs de N203 in Krommenie. Gedurende een jaar worden fijnstof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) gemeten. De gemeten waarden worden getoetst aan de geldende grenswaarden. Voordat gestart wordt met de metingen wordt de omgeving geïnformeerd over wat zij van de metingen en de uitkomsten hiervan kunnen verwachten. Daarnaast zullen wij de omgeving tussentijds informeren over de voorlopige resultaten. Op het moment dat er meer bekend is over de exacte locatie en datum informeren wij u verder.

Tot slot

De resultaten van elke stap in het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de verbinding van de A8-A9 worden met u gedeeld. Zo blijft u op de hoogte van de voortgang. De resultaten van de eerste stap uit het plan van aanpak (actualisatie effecten) worden na de jaarwisseling verwacht. In de tussentijd werken we het Participatieplan verder uit. Zodra deze klaar is delen we die met u.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
H.R. Sonder Stelt

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Plan van Aanpak Robuuste oplossing Verbinding A8-A9

Provincie Noord-Holland

Verbinding A8-A9 – Robuuste oplossing

Plan van Aanpak

Datum:	18 juni 2024
Versie:	4
Status:	Definitief
iMPI nummer:	N203-01
Verseonnr.:	2266230/2266239
Auteur(s):	Vincent Evers

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Doel 3
3. Scope 4
4. Resultaten 6
5. Uitgangspunten en raakvlakken 7
5.1 Uitgangspunten 7
5.2 Raakvlakken 7
5.3 Omgevingsfactoren 8
6. Aanpak en fasering 9
7. Projectorganisatie 11
8. Projectbeheersing 13
8.1 Planning 13
8.2 Risicomanagement 13
8.3 Stakeholders / KES 13
8.4 Financiën 13
8.5 Informatiemanagement 14

1. Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt samen met een aantal projectpartners[1] aan de Verbinding A8-A9. Het doel van het project is het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft én het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de IJmond en Zaanstreek. Het project komt voort uit afspraken tussen het Rijk en de regio in het kader van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam. Daarin is afgesproken dat het Rijk de corridors A7 en A9 oppakt en de regio zorgdraagt voor de Verbinding A8-A9.

Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9
In de periode 2014-2021 is de planstudie uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in een planMER en een Landschapsplan. Het Landschapsplan bevat maatregelen voor herstel en versterking van de unieke universele waarden (OUV) van de Stelling van Amsterdam en het inpassen van de weg via het tracé van het Golfbaanalternatief. Het Landschapsplan is vastgesteld door Provinciale Staten (PS) op 31 januari 2022. Daarnaast hebben PS besloten dat voordat gestart wordt met de verdere planuitwerking er zicht is op financiering en dat bij de realisatie de status van werelderfgoed behouden blijft. De benodigde financiering is ruim 900 miljoen euro (prijspeil januari 2021).

Coalitieakkoord 2023-2027 Verbindend vooruit!
De partijen BBB, VVD, GroenLinks en PvdA hebben na de verkiezingen in 2023 een coalitieakkoord opgesteld: Verbindend vooruit!. In het coalitieakkoord is de Verbinding A8-A9 opgenomen:

> We willen de veiligheid, leefbaarheid en doorstroming in de omgeving van Krommenie en Assendelft verbeteren. De inwoners hebben al vele jaren te lijden onder de overlast. Aan die overlast willen wij een einde maken. Daarom doorlopen we het volledige proces en werken we de komende periode door aan het verkrijgen van financiering bij het Rijk en andere partners voor het ontwikkelde Landschapsplan.
> Bij realisatie van het plan dient de werelderfgoedstatus behouden te blijven. Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering. Uiterlijk aan het einde van de komende coalitieperiode willen we duidelijkheid bieden.

Op basis van het coalitieakkoord krijgt het project Verbinding A8-A9 een extra onderzoeksopdracht: op zoek naar een robuuste oplossing. Daarmee heeft de Verbinding A8-A9 drie sporen:

1. Financiering Landschapsplan: op zoek naar financiële middelen om het Landschapsplan uit te kunnen voeren;
2. Kortetermijnmaatregelen Krommenie: het uitvoeren van maatregelen om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft op korte termijn te verbeteren;
3. Onderzoek naar robuuste oplossing.

Dit Plan van Aanpak beschrijft de route om te komen tot de robuuste oplossing.

[1] De projectpartners zijn: Vervoerregio Amsterdam, Gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Zaanstad.

2. Doel

Het project is ingewikkeld en ligt gevoelig in de omgeving. Er is veel aandacht voor het project door zowel voorstanders als tegenstanders. Het is daarom van belang dat de omgeving goed betrokken wordt bij de stappen die worden gezet in het project Verbinding A8-A9.

Het doel van de robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 is de realisatie van een verbinding tussen de A8 en A9 die, naast het Golfbaanalternatief, eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Daarnaast moet sprake zijn van voldoende draagvlak en zicht op financiering.



Afbeelding 2.1: Stationsgebied Krommenie-Assendelft

3. Scope

In de Stuurgroep Verbinding A8-A9 op 8 maart 2024 is gesproken over de mogelijkheden om te komen tot een robuuste oplossing. De Stuurgroep is overeen gekomen dat eerder afgevallen alternatieven, die het werelderfgoed niet raken, geactualiseerd worden om te bepalen of ze een robuuste oplossing kunnen vormen. Alternatieven die het werelderfgoed raken hebben een vergelijkbare inpassings- en financieringsopgave als het huidige Golfbaanalternatief met het Landschapsplan. Deze alternatieven vallen daarmee af. De twee alternatieven die het werelderfgoed niet raken zijn alternatieven 2 en 7 uit de eerdere planstudie (Notitie reikwijdte en detailniveau, 2014 en Rapportage planstudie Verbinding A8-A9, 2016).

Conform het coalitieakkoord worden de volgende effecten van alternatieven 2 en 7 geactualiseerd:

- Veiligheid;
- Leefbaarheid;
- Doorstroming;
- Kosten.

Alternatief 2

In alternatief 2 blijven de N203 en de N246 de verbinding vormen tussen de A8 en de A9. Aan de rand van de bebouwde kom wordt het lokaal verkeer gescheiden van het doorgaand verkeer. Het lokaal verkeer blijft gebruik maken van de bestaande weg, die wordt versmald tot 2x1 rijstrook met rotondes. Voor het doorgaand verkeer wordt een nieuwe weg (2x1) aangelegd langs het spoor. Deze weg wordt deels verdiept aangelegd en heeft geen aansluitingen op de lokale wegen in Krommenie. Het kruispunt en de aansluiting op de N246 worden opnieuw ingericht, met een vrije rechtsaffer van de N203 naar de N246, om deze gescheiden verkeersstromen goed af te kunnen wikkelen.

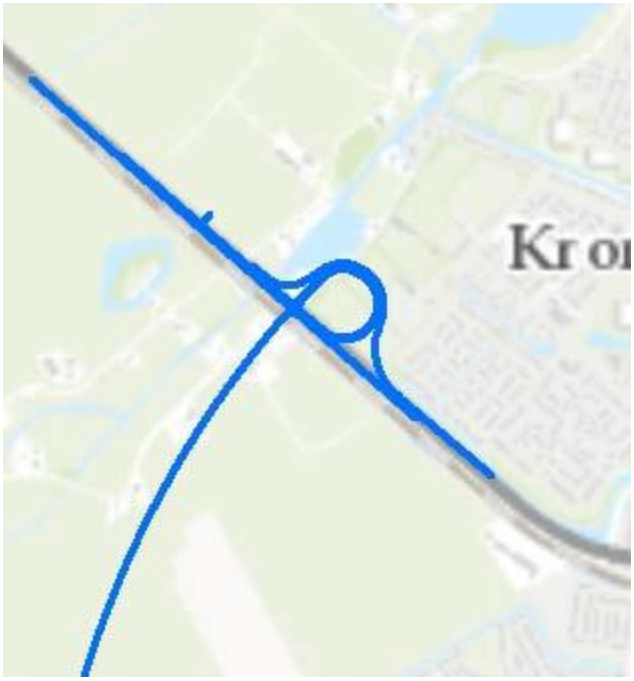


Afbeelding 3.1: Overzichtstekening alternatief 2 (uit planstudie Verbinding A8-A9, 2016)

Alternatief 7

Alternatief 7 is in de planstudie ontworpen als autoweg met twee rijstroken per richting en een maximumsnelheid van 100 km/u. De weg krijgt een ruim profiel met brede middenberm zonder geleiderail. Als gevolg van de Verbinding A8-A9 ontstaat er bij de A8 een volledige aansluiting met op- en afritten in zowel oostelijke als westelijke richting. Vanaf de A8 gaat de weg met een nieuwe brug over de Nauernasche Vaart heen. Daarna gaat de weg met een tunnel van ongeveer 100 meter lang onder de Dorpsstraat van Assendelft door. Direct na sportpark De Omzoom buigt de nieuwe weg

af naar het noorden om zo aan te sluiten op de N203. De weg ligt langs de woonwijk Kreekrijk. De weg gaat onder het spoor door (tunnel) en maakt vervolgens een ‘lus’ rechtsom naar de N203. Verkeer voor de A9 maakt gebruik van de bestaande aansluiting bij Uitgeest.



Afbeelding 3.2: Aansluiting van tracé alternatief 7 op N203 conform planstudie 2016

4. Resultaten

Het resultaat van het onderzoek naar een robuuste oplossing is beslisinformatie voor GS en PS waarop een besluit genomen kan worden om een eventuele robuuste oplossing verder uit te werken. De beslisinformatie bestaat uit een rapportage waarin de effecten van alternatieven 2, 7 en het Golfbaanalternatief zijn geactualiseerd. In de rapportage worden de alternatieven vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder realisatie of 'niets doen optie') zodat inzichtelijk wordt in hoeverre alternatieven 2 en 7 een robuuste oplossing kunnen vormen. Een derde belangrijk onderdeel van de rapportage is inzicht in draagvlak voor de alternatieven.

5. Uitgangspunten en raakvlakken

5.1 Uitgangspunten

1) De effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming worden geactualiseerd voor de alternatieven 2, 7 en het Golfbaanalternatief.
2) De effecten worden vergeleken met de referentiesituatie 2040 waarbij geen maatregel wordt getroffen.
3) De kostenraming van het Golfbaanalternatief wordt geactualiseerd.
4) Voor alternatieven 2 en 7 wordt een globale kostenraming gemaakt.
5) Ontwerpuitgangspunt alternatief 2 is conform planstudie uit 2016 (zie hoofdstuk 3).
6) Het nul-plusalternatief als verhoogde ligging (viaduct) is geen optie vanwege te weinig draagvlak.
7) Om de effecten op het gebied van leefbaarheid te minimaliseren wordt voor alternatief 7 rekening gehouden met een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/h. Dit wijkt af van de beschrijving uit de planstudie (autoweg met 100 km/h).
8) Voor het thema veiligheid worden de effecten op verkeersveiligheid en externe veiligheid in beeld gebracht.
9) Voor het thema leefbaarheid worden de effecten op gezondheid (luchtkwaliteit en geluidsbelasting) en barrièrewerking in beeld gebracht.
10) Voor het onderdeel luchtkwaliteit wordt gekeken naar $PM_{2,5}$, PM_{10} en NO_2.
11) Voor het thema doorstroming worden de effecten op verkeersintensiteiten (waaronder sluipverkeer) en reistijd in beeld gebracht.
12) Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel VENOM.
13) Het ontwerp van de eventuele robuuste oplossing moet op voldoende draagvlak kunnen rekenen.

5.2 Raakvlakken

Kortetermijnmaatregelen leefbaarheid Krommenie

Onderdeel van het project Verbinding A8-A9 is het pakket aan maatregelen om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft langs de N203 op korte termijn te verbeteren. Een maatregel uit het pakket is het opnieuw inrichten van de N203 met een inrichting die past bij een stedelijke omgeving met een maximum snelheid van 50 km/h. Voor deze inrichten wordt een ontwerp gemaakt. Voordat besluitvorming plaatsvindt zijn de resultaten van het onderzoek naar een robuuste oplossing van belang. Mocht alternatief 2 als robuuste oplossing naar voren komen, wijzigt de inrichting van de N203.

Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

Een ander parallel spoor in het project Verbinding A8-A9 is het zoeken naar financiële middelen om het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 uit te voeren. Mocht daar uitsluitsel over komen, kan dat meegenomen worden in de besluitvorming over een robuuste oplossing.

Maatregelen Zaans Mobiliteitsplan Noord

De gemeente Zaanstad heeft een mobiliteitsplan voor Zaanstad Noord vastgesteld. Onderdeel van het plan zijn maatregelen in Krommenie voor het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Een aantal maatregelen heeft een raakvlak met de N203 en daarmee met alternatief 2 van deze studie.

Maatregelen Zaans Mobiliteitsplan Assendelft
Voor Assendelft wordt een mobiliteitsplan opgesteld als uitwerking van het Zaans Mobiliteitsplan. De maatregelen uit het mobiliteitsplan kunnen effect hebben op de N203 en de eventuele toekomstige verbinding A8-A9.

Guisweg
De spoorwegovergang in de Guisweg in Zaandijk wordt vervangen door een onderdoorgang. Daarnaast wordt de aansluiting op de A8 gewijzigd naar een volledige aansluiting. Hiermee wijzigen de verkeersstromen. De toekomstige situatie van de Guisweg wordt uitgangspunt voor dit onderzoek.

Vervangen bruggen Krommenie
De bruggen in de N203 over de Nauernasche Vaart worden vervangen. De nieuwe bruggen zijn uitgangspunt voor het onderzoek naar alternatief 2.

Bouw woonwijk Kreekrijk
De bouw van de woongwijk Kreekrijk is in volle gang. Het plangebied van Kreekrijk loopt tot aan Bus en Dam. Het inpassen van alternatief 7 vraagt hier extra aandacht.

5.3 Omgevingsfactoren

Natuur
Het tracé van alternatief 7 loopt langs de grens van het Noorderveen. Het Noorderveen is onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daarnaast ligt Polder Westzaan als Natura2000 gebied in het invloedsgebied van alternatief 7. Hoewel het thema natuur geen onderdeel is van het onderzoek, is het wel van belang om hier rekening mee te houden in de overwegingen.

Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)
Het tracé van alternatief 7 gaat door het Bijzonder Provinciaal Landschap Assendelft en omgeving. Net als bij natuur is het bij BPL van belang dat als sprake is van een groot openbaar belang en er geen reëel alternatief is, de wegverbinding wordt ingepast in het landschap (mitigatie) en waar mogelijk compensatie plaatsvindt.

Werelderfgoed Hollandse Waterlinies
De Stelling van Amsterdam is onderdeel van het UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Zoals in de scope beschreven raken de twee alternatieven 2 en 7 het werelderfgoed niet. Het tracé van alternatief 7 gaat wel vlak langs het werelderfgoed. Hierdoor is het van belang om rekening te houden met de effecten op het werelderfgoed en te kiezen voor een goede inpassing. Om de

effecten op het werelderfgoed in kaart te brengen wordt een Heritage Impact Assessment (HIA) opgesteld.

6. Aanpak en fasering

Om te komen tot een robuuste oplossing wordt het onderzoek uitgevoerd in een aantal stappen. Hieronder wordt per stap een beschrijving gegeven.

Stap 1: Actualiseren effecten
Bij deze stap worden de effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, doorstroming en kosten geactualiseerd voor de alternatieven 2, 7 en Golfbaanalternatief (Landschapsplan). Het doel van deze stap is om inzichtelijk te krijgen of de alternatieven 2 en 7 een potentie hebben om een robuuste oplossing te vormen voor de Verbinding A8-A9. Voor deze actualisatie wordt een adviesbureau ingeschakeld. De tracés van de alternatieven vormen de basis. Het bureau kan waar nuttig de alternatieven aanpassen zodat gunstigere effecten ontstaan. Denk daarbij aan een andere inpassing in de omgeving.
De inhoudelijke inbreng en beoordeling van de projectpartners vindt plaats in een op te richten Werkgroep Robuuste Oplossing. Deze Werkgroep bestaat uit experts van de provincie, gemeente Zaanstad en, wanneer nodig, andere experts. De resultaten worden besproken in de gremia van het project Verbinding A8-A9: BGC, MT en Stuurgroep (zie hoofdstuk 7 voor de projectorganisatie). De verwachting is dat tenminste 1 alternatief een haalbare optie is. Daarmee kan stap 2 starten. Als uit de resultaten blijkt dat zowel alternatief 2 als alternatief 7 geen haalbare opties zijn, eindigt het onderzoek.

Stap 2: Gesprek met omgeving
Als de effecten van de alternatieven in beeld zijn gebracht, kan het gesprek met de omgeving starten. Aan de omgeving worden de resultaten gepresenteerd en wordt gevraagd wat zij vinden van de resultaten en of zij een voorkeur hebben voor een alternatief. Wie exact de omgeving is en hoe de omgeving benaderd wordt is onderdeel van het Participatieplan. Dit Participatieplan wordt separaat van dit Plan van Aanpak opgesteld. De uitkomsten van de gesprekken met de omgeving worden onderdeel van de besluitvorming over een robuuste oplossing.

Stap 3: Besluit wel of niet uitwerken van een alternatief
Op basis van de actualisatie van de effecten en de gesprekken met de omgeving, wordt een voorstel gedaan om 1 of beide alternatieven verder uit te werken. Het kan namelijk zijn dat beide alternatieven haalbaar lijken en op draagvlak kunnen rekenen. De besluitvorming loopt langs de lijn van BGC-MT-Stuurgroep. De Stuurgroep brengt een advies uit aan GS zodat GS een weloverwogen besluit kunnen nemen. Als besloten wordt om 1 of meerdere alternatieven verder uit te werken, start stap 4. Mocht uit de beslisinformatie naar voren komen dat alternatieven 2 en 7 op onvoldoende draagvlak kan rekenen, eindigt het onderzoek.

Stap 4: Uitwerking tot voorkeursvariant(en)
De uitwerking van het alternatief / de alternatieven bestaat uit het verder ontwerpen tot voorkeursvariant(en). Dit gebeurt in samenspraak met de omgeving en de in te stellen Werkgroep

Robuuste Oplossing. De precieze invulling van hoe de uitwerking gaat plaatsvinden is nader te bepalen. Dat gebeurt in overleg met het adviesbureau dat de uitwerking uitvoert. Uiteindelijk leidt de uitwerking tot een schetsontwerp van de voorkeursvariant(en). Op basis van het/de schetsontwerp(en) worden, wanneer nodig, de effecten nogmaals geactualiseerd. Daarnaast worden de kostenramingen geactualiseerd nu een uitwerking op meer detail bekend is. Mocht alternatief 7 uitgewerkt worden wordt in deze stap een Heritage Impact Assessment (HIA) opgesteld om de effecten op het werelderfgoed in beeld te brengen.

Stap 5: Besluitvorming robuuste oplossing

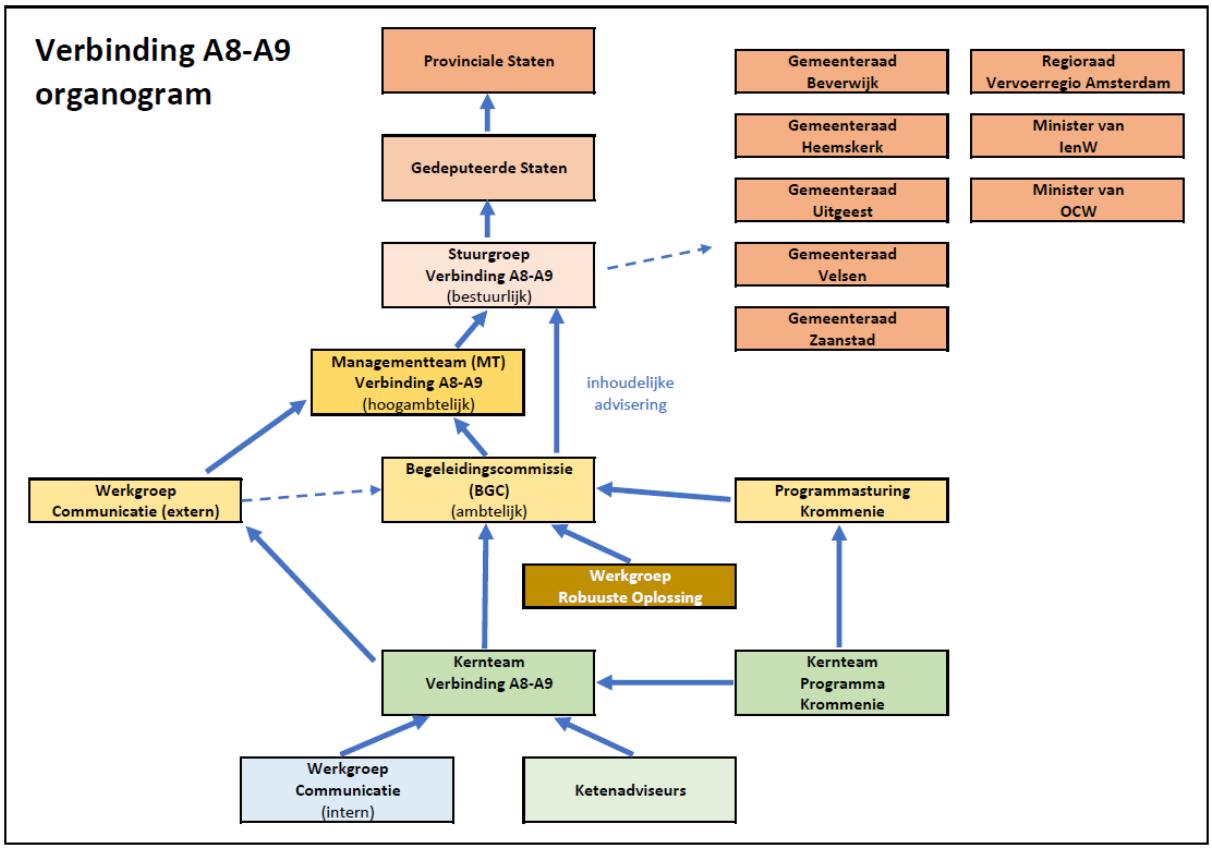
De voorkeursvariant(en) wordt/worden ter besluitvorming voorgelegd. Dit gebeurt weer langs de lijn via BGC, MT en Stuurgroep die adviseren richting GS. Vervolgens kunnen GS besluiten of alternatief 2 of 7 een robuuste oplossing kan vormen voor de Verbinding A8-A9. Daarmee komt ook het besluit op tafel om al dan niet een nieuw voorkeursalternatief vast te stellen. Ondanks dat het een bevoegdheid is van GS, is de verwachting dat GS de mening van PS wil weten voordat een besluit wordt genomen. De besluitvorming over een eventueel nieuw voorkeursalternatief zal plaatsvinden na bespreking in de commissie Ruimte van PS.

Doorkijk

Als een nieuw voorkeursalternatief vastgesteld is en/of zicht is op financiering, kan de Verbinding A8-A9 verder uitgewerkt worden conform de spelregels van de Omgevingswet. Daarvoor geldt een mer-beoordelingspicht waarbij onderbouwd moet worden of wel of geen significante milieueffecten te verwachten zijn. Is dat wel het geval dan zal een milieueffectrapportage opgesteld moeten worden. Is dat niet het geval, dan kan volstaan worden met een Omgevingsplan.

7. Projectorganisatie

Het project Verbinding A8-A9 kent een bestaande projectorganisatie. In onderstaande afbeelding is het organogram van de projectorganisatie weergegeven.



Afbeelding 7.1: Organogram Verbinding A8-A9

De dagelijkse aansturing van het project wordt gedaan door het **kernteam Verbinding A8-A9**. Het kernteam zorgt ervoor dat alle onderzoeken gedaan worden, alle afspraken gemaakt worden en alle voorbereidingen getroffen worden. Het kernteam wordt bijgestaan door de **Werkgroep communicatie** en de **Ketenadviseurs**. Zij adviseren het kernteam op bepaalde onderwerpen als communicatie, technisch ontwerp en haalbaarheid.

Naast het kernteam voor de Verbinding A8-A9 is ook een **kernteam Programma Krommenie**. Dit kernteam houdt zich bezig met de verdere uitwerking van de kortetermijnmaatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid rond de N203 in Krommenie en Assendelft. Samen met de gemeente Zaanstad is een **Programmasturing Krommenie** opgericht om de coördinatie tussen provincie, gemeente en Vervoerregio Amsterdam te bewaken.

Voor het onderzoek naar de robuuste oplossing wordt een **Werkgroep Robuuste Oplossing** opgericht. Deze werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de provincie, gemeenten, VRA en HHNK. Zij leveren inhoudelijke inbreng en beoordelen de producten die door het adviesbureau worden opgeleverd.

In de **Begeleidingscommissie (BGC)** worden alle (tussen)resultaten van het project besproken. Daarnaast bereidt de BGC de vergaderingen van het MT en de Stuurgroep voor. In de BGC hebben de projectpartners zitting, aangevuld met vertegenwoordigers van publieke partijen die een direct belang hebben. De volgende partijen zijn vertegenwoordigd in de BGC:

- Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer)
- Vervoerregio Amsterdam (projectpartner)
- Gemeente Beverwijk (projectpartner)
- Gemeente Heemskerk (projectpartner)
- Gemeente Uitgeest (projectpartner)
- Gemeente Velsen (projectpartner)
- Gemeente Zaanstad (projectpartner)
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) (belanghebbende)
- Rijkswaterstaat (belanghebbende)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (belanghebbende werelderfgoed)
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) (belanghebbende werelderfgoed)

Naast de BGC is een **Werkgroep Communicatie (extern)** die zorgdraagt voor de communicatieve afstemming rondom het project. Alle projectpartners zijn vertegenwoordigd in de werkgroep, aangevuld met een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat.

Het **Managementteam (MT)** bespreekt eventuele escalaties uit de BGC. Daarnaast toetsen zij de stukken van de Stuurgroep op eventuele politiek-bestuurlijke gevoeligheden. Dit om te voorkomen dat in de Stuurgroep de projectpartners elkaar verrassen met uitspraken die de samenwerking onder druk zetten. Alleen de projectpartners zijn vertegenwoordigd in het MT.

De **Stuurgroep** Verbinding A8-A9 bespreekt de resultaten van de diverse onderzoeken en adviseert Gedeputeerde Staten. De Stuurgroep heeft geen mandaat om besluiten te nemen. De afzonderlijke leden van de Stuurgroep kunnen verantwoording afleggen aan hun eigen bestuur(ders). Vanuit de gemeenten zijn de wethouders vertegenwoordigd in de Stuurgroep. Vanuit de Vervoerregio Amsterdam is dat een lid van het Dagelijks Bestuur. Daarnaast worden Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) hoogambtelijk vertegenwoordigd. De Stuurgroep wordt voorgezeten door de gedeputeerde mobiliteit (Jeroen Olthof).

Het bevoegd gezag voor dit project is **Gedeputeerde Staten (GS)**. Zij besluiten over de voortgang van het project en bereiden zo nodig besluitvorming in **Provinciale Staten (PS)** voor.

Een uitgebreide versie van het organogram inclusief vertegenwoordigers is beschikbaar. Vanwege het overzicht is in dit hoofdstuk een beknopte versie weergegeven.

8. Projectbeheersing

Gedurende het project vindt projectbeheersing plaats op een aantal thema's: actielijst, planning, risico's, organisatie, stakeholders / KES en financiën. Voor de projectbeheersing wordt gebruik gemaakt van Relatics.

8.1 Planning

In hoofdstuk 6 is de aanpak en fasering opgenomen van het project. In onderstaande tabel is een planning weergegeven van deze aanpak.

Stap	Beschrijving	Periode
1	Actualiseren effecten	Juli t/m december 2024
2	Gesprek met omgeving	Januari t/m maart 2025
3	Besluit wel/niet uitwerken alternatief	April t/m juni 2025
4	Uitwerking tot voorkeursvariant(en)	Juli t/m december 2025
5	Besluitvorming robuuste oplossing	Januari t/m juni 2026

Naast bovenstaande planning wordt een gedetailleerde planning bijgehouden. Deze planning wordt iedere maand geactualiseerd.

8.2 Risicomanagement

Gedurende het project wordt een aantal risicosessies georganiseerd om risico's te inventariseren en te beheersen. Daarnaast wordt het risicodossier periodiek bijgehouden. Aan het einde van iedere stap vindt actualisatie van het risicodossier plaats. Ten behoeve van de besluitvorming vindt een risicosessie plaats om zo de juiste beslisinformatie op tafel te krijgen.

8.3 Stakeholders / KES

Gedurende het project Verbinding A8-A9 zijn veel stakeholders betrokken. Ook voor een robuuste oplossing is een stakeholderanalyse van belang. Deze analyse brengt in beeld met welke stakeholders het project te maken heeft, welke rol en welk belang zij hebben. Op basis hiervan wordt een participatie- en communicatieplan opgesteld om de stakeholders om een juiste manier te benaderen en te betrekken. De eisen en wensen die de stakeholders hebben worden vastgelegd in een KES document (Klant Eis Specificatie). In dat document staat een beschrijving van de eis of wens, of deze is of wordt overgenomen en of validatie heeft plaatsgevonden.

8.4 Financiën

Voor deze studie is budget beschikbaar via het iMPI studiebudget. Voor de eventuele uitvoering van maatregelen zijn vooralsnog geen middelen beschikbaar. Als een robuuste oplossing leidt tot een ander voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9 kan in overleg met de projectpartners de gereserveerde middelen voor de Verbinding A8-A9 ingezet worden. De projectpartners hebben in totaal circa 110 miljoen euro gereserveerd[2].

[2] De gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen zijn voornemens om de gereserveerde middelen in de begroting vrij te laten vallen voor andere investeringen met het oog op de komende bezuinigingsopgaven.

8.5 Informatiemanagement

De volgende applicaties worden gebruikt om informatie vast te leggen en te ontsluiten:

- SharePoint (voor het opslaan en delen van documenten)
- Relatics (voor het vastleggen van verslagen en KES)
- BIM-viewer (voor het inzichtelijk maken van het project)

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16076
Extern Zaak ID	2210012
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.d
Titel	Mobiliteit: Verslag werkbezoek Baden-Württemberg (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

Op 16 en 17 mei 2024 bracht gedeputeerde Olthof een werkbezoek aan de deelstaat Baden-Württemberg in Duitsland. Dit bezoek stond in het teken van kennisdeling op het gebied van mobiliteit én het verkennen van mogelijke onderwerpen waarop Baden-Württemberg en de Provincie Noord-Holland kunnen samenwerken. Het verslag van deze reis wordt aan PS aangeboden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.S. Gerbrandy
BU/BSP

Telefoonnummer +31235143832
bas.gerbrandy@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 JULI 2024

Kenmerk
2210012/2276138

Uw kenmerk

Betreft: Verslag werkbezoek Baden-Württemberg

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Verslag van het werkbezoek van gedeputeerde Olthof aan Baden-Württemberg.

Gedeputeerde Olthof heeft op 16 en 17 mei 2024 een werkbezoek aan Baden-Württemberg afgelegd. In de bijlage treft u een uitgebreid verslag van dit bezoek.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

H.R. van der Slelt

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Verslag werkbezoek Baden-Württemberg 2024

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Verslag Werkbezoek Mobiliteit: 16 - 17 mei 2024 Baden-Württemberg

Op het gebied van mobiliteit is Noord-Holland een provincie met twee gezichten: het stedelijke zuiden en de landelijke kop van Noord-Holland. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken en recreëren. De druk op het mobiliteitsnetwerk van Noord-Holland neemt echter toe, met alle hinder voor gebruikers en omgeving van dien. Tegelijkertijd zien we dat het Ov-systeem op meerdere plaatsen in de provincie onder druk staat door de geringe reizigersaantallen, personeelstekorten en stijgende kosten.

De verbinding en bereikbaarheid tussen deze twee regio's heeft nadrukkelijk de aandacht en prioriteit. Het is belangrijk dat zaken zoals openbaar vervoer en innovatieve / slimme mobiliteitsoplossingen in beide regio's beschikbaar zijn. Het is belangrijk om op EU niveau niet enkel in te zetten op beleid voor steden, maar juist voor het gehele systeem dat daarbij hoort.

De Provincie Noord-Holland organiseerde een werkbezoek aan de deelstaat Baden-Württemberg in Duitsland, met een programma dat zich richtte op thema's als innovatie in mobiliteit, mobiliteitsgarantie en financiering, mobiliteitshubs en urban air mobility. Het bezoek werd afgelegd onder leiding van gedeputeerde Jeroen Olthof met een groep van 7 deelnemers. De groep bestond uit bestuurders van gemeenten Den-Helder, Haarlem, Haarlemmermeer en Hoorn. Daarnaast was er vertegenwoordiging van Connexxion en Amsterdam Smart City.

<u>Dag 1 – bezoek aan Arena2036, Verband Region Stuttgart en de Stuttgart 21 construction site</u>



Arena2036

Het bezoek aan Arena 2036 stond in het teken van innovatie. Arena 2036 is een innovatief onderzoeksplatform in Stuttgart, dat zich richt op het bevorderen van samenwerking tussen industrie, onderzoek en de overheid om toekomstgerichte technologieën en producten te ontwikkelen, met name op het gebied van mobiliteit en productietechnologieën.
Bij de Arena2036 werden we ontvangen door medewerkers van Plug & Play en Startup Autobahn.

Plug & Play is een innovatieplatform dat startups, bedrijven en investeerders met elkaar verbindt om technologische vooruitgang te bevorderen en ondernemerschap te stimuleren. Ze bieden acceleratorprogramma's en in-house venture capital om de groei van startups te ondersteunen en samenwerking met gevestigde bedrijven in diverse industrieën te faciliteren. Startup Autobahn is opgericht door een samenwerking tussen Plug & Play en o.a. Mercedes. Het programma heeft als doel veelbelovende startups te verbinden met toonaangevende automotive- en productiebedrijven om innovatieve technologieën en oplossingen in de mobiliteitssector te ontwikkelen en te implementeren.

Tijdens dit bezoek kregen we een aantal presentaties te zien van verschillende startups. Een interessant punt wat naar voren kwam was dat, hoewel het is opgezet door bedrijven, Arena2036 voornamelijk wordt gefinancierd met overheidsgeld. Het publieke goed wat hiermee tot stand komt is met name dat de innovaties die we zien in de mobiliteit ook daadwerkelijk op grote schaal kunnen worden toegepast. De Arena2036 en Plug&Play bieden ondernemers de kans om hun innovaties op de markt te brengen. Tijdens de presentatie van Peregrine.AI, een bedrijf dat werkt aan AI computer vision, was er interesse vanuit Connexxion, aangezien zij hun bussen uitrusten met camera’s. Peregrine kan slimme camera’s gebruiken om bijvoorbeeld informatie te verzamelen over netcongestie, terwijl ze privacy garanderen.

Verband Region Stuttgart (VRS)

We werden ontvangen door de heer Lahl, directeur van de VRS. De Verband Region Stuttgart is een regionaal bestuursorgaan in Duitsland dat verantwoordelijk is voor de planning en coördinatie van verschillende aspecten van de ontwikkeling van de regio Stuttgart. Dit omvat onder andere stedelijke ontwikkeling, transportinfrastructuur, economische bevordering, milieubeheer en ruimtelijke ordening. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Vervoerregio Amsterdam heeft de VRS een direct gekozen bestuur. Verder is de VRS is verantwoordelijk voor het aanleggen en beheren van de S-bahn, een regionale trein in Duitsland die voornamelijk wordt ingezet in metropool regio’s.

In de presentaties kwam naar voren dat net als de PNH, de regio Stuttgart last heeft van grote congestie (langste files van Duitsland) en moeite met het bereikbaar houden van het landelijk gebied. Ook al vonden we gezamenlijke uitdagingen op dit gebied, bleek het toch lastig om ook tot gezamenlijke oplossingen te komen.

Stuttgart 21 construction site

Stuttgart 21 is een grootschalig infrastructuurproject dat gericht is op het transformeren van het bestaande hoofdstation van de stad van een kopstation naar een ondergronds doorgangsstation. Het project omvat de aanleg van nieuwe spoorlijnen, tunnels, en viaducten om de capaciteit en efficiëntie van het treinverkeer te verbeteren en de verbindingen tussen regionale, nationale en internationale treinroutes te optimaliseren.

Tijdens dit bezoek hebben we een rondleiding door het nieuwe station, in aanbouw, gekregen van Michael Pradel, projectleider van het algehele Stuttgart21 project. Hij heeft ons ook verteld over de controverse rondom het project. Het heeft te maken gehad met aanzienlijke budgetoverschrijdingen, vertragingen en publieke protesten vanwege zorgen over kosten, milieu-impact en verstoring tijdens de bouw. De planning voor de oplevering is daarom al meerdere malen verschoven en staat nu op medio 2026.



Diner met minister Hermann

In de avond hebben gedineerd met minister Hermann. De minister heeft de delegatie een kleine tour gegeven door het centrum van Stuttgart en verteld over de opgaven rondom het stuttgart21project. Verder sprak de minister zijn dankbaarheid uit over het bezoek dat hij vorig jaar heeft afgelegd aan Noord-Holland en dat hij hoopte dat we dezelfde soort ontvangst in Stuttgart hebben gekregen.



Dag 2 – bezoek aan Ministerium für Verkehr en Mobility Hub Sindelfingen

Ministerium für Verkehr



Bij het ministerie werd de delegatie ontvangen door staatssecretaris Elke Zimmer. Ze gaf een presentatie over de samenstelling van Baden-Württemberg en de opgaven die er spelen op het gebied van mobiliteit. De belangrijkste punten uit deze presentatie volgen hieronder:

- Baden-Württemberg wil niet alleen de deelstaat van auto's zijn maar ook van duurzame mobiliteit.
- Alle sectoren, waaronder mobiliteit, moeten klimaat neutraal zijn tegen 2040. Verder is voor de mobiliteitssector het streven een reductie van 55% in CO2 in 2030 tegenover 1990.
- Binnen de mobiliteit sector worden de streefdoelen m.b.t. uitstoot tot nu toe nog niet gehaald.
- De grootste uitdagingen voor Baden-Württemberg op het gebied van mobiliteit zijn:
    - Verouderde infrastructuur
    - Gebrek aan betrouwbaarheid en snelheid van de treinen
    - Tekort aan gespecialiseerde arbeidskrachten
    - Moeite met het financieren van openbaar vervoer vanwege het complexe systeem van de federale overheid – regio – gemeente.

In de discussie die ontstond na de presentaties van staatssecretaris Zimmer en gedeputeerde Olthof zagen we dat ze bij Baden-Württemberg onder de indruk waren van de hoeveelheid elektrische bussen die er in Noord-Holland rijden (nu tussen de 50-75%, ambitie is 100% elektrisch in 2027). Na de presentaties van de bestuurders volgden er een aantal presentaties en discussies over verschillende onderwerpen.

- Mobilitypass: is een concept dat bedoeld is om inwoners een enkel ticket of pas te geven die toegang geeft tot verschillende vormen van vervoer in de regio. Het idee is om het

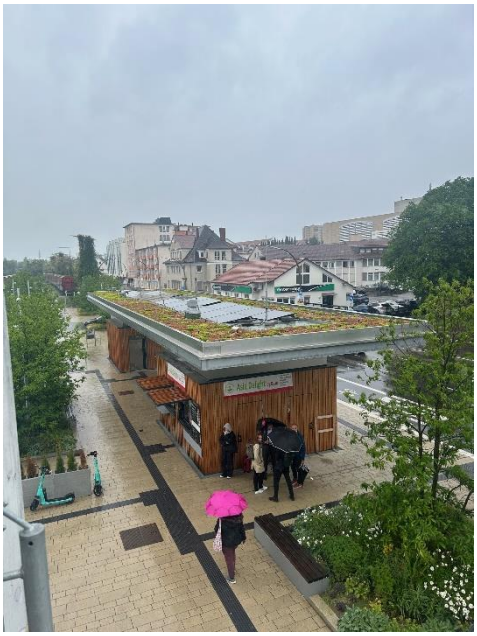
gebruik van het openbaar vervoer te stroomlijnen door een uniform systeem aan te bieden dat bussen, treinen, trams en mogelijk andere vormen van vervoer dekt. Doel is om mensen aan te moedigen het openbaar vervoer meer te gebruiken en congestie te verminderen.

- Mobilityguarantee: idee hierachter is dat er in de stedelijke gebieden elke 15 minuten een bus moet vertrekken en in de rurale gebieden elke 30 minuten. Hieronder valt ook de Deutschland Ticket, een treinkaart waarmee inwoners en toeristen kunnen reizen met zowel nationale, regionale en lokale treinen.
- Sustainable Aviation: in tegenstelling tot PNH concentreert Baden-Württemberg zich wat betreft luchtvaart niet op elektrisch vliegen maar op vliegen op waterstof en sustainable aviation fuels (SAFs).

Mobility Hub Sindelfingen

Het laatste bezoek op het programma was aan de mobiliteitshub Sindelfingen. De hub is opgezet door de Verband Region Stuttgart en integreert verschillende vervoerswijzen, zoals de trein (S-bahn), deelauto's, fietsen en voetgangersvoorzieningen, op één locatie om zo het gebruik van duurzame en efficiënte vervoersopties te stimuleren.







Mogelijke samenwerking met Baden-Württemberg

Op basis van de gevoerde gesprekken en de overeenkomsten tussen PNH en Baden-Württemberg zien we een aantal thema's waarop mogelijke samenwerking mogelijk kan zijn. Deze thema's hebben we onderverdeeld in drie manieren van samenwerking: kennisdeling, gezamenlijk optrekken in Europa (bijvoorbeeld via het Polis netwerk) en het opzetten van gezamenlijke projecten.

Kennisdeling

- Increase volumes of sustainable modes
    - Hubs and Shared mobility
    - On-demand services
    - Behavioural change/Marketing
- Financing public transport
    - Pricing schemes
    - Mobility Guarantee and Mobility Pass
- BIking and fast biking lanes

Gezamenlijke lobby Europa (POLIS)

- Advanced and sustainable air mobility
    - Hydrogen
    - Renewable fuels

Gezamenlijk project

- Data and digitization
    - Relatie project Mercerdes

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16032
Extern Zaak ID	2270893
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.e
Titel	Mobiliteit: Informeren PS over brieven minister Infrastructuur en Waterstaat (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

Recent hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat twee brieven naar de Tweede Kamer gestuurd: een "MIRT verzamelbrief" en een brief over het Basiskwaliteitsniveau Spoor. Beide brieven bevatten onderwerpen die ook voor de Provincie Noord-Holland van belang zijn. Daarom worden Provinciale Staten geïnformeerd over beide brieven.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
D.F.M. Quarles van Ufford
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144596
quarlesd@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 JULI 2024

Kenmerk
2270893/2270895

Uw kenmerk

Betreft: Brieven minister van Infrastructuur en Waterstaat: Verzamelbrief MIRT en Brief Basiskwaliteitsniveau Spoor.

Geachte leden,

Graag informeren wij u over twee brieven die de minister van Infrastructuur en Waterstaat recent naar de Tweede Kamer heeft gestuurd:

- Verzamelbrief MIRT[1] en;
- Brief Basiskwaliteitsniveau Spoor.

U treft de brieven in de bijlagen aan.
De inhoud van beide brieven is deels ook voor onze provincie van belang; bovendien heeft de gedeputeerde Mobiliteit deelgenomen aan diverse overleggen met de minister, waarover in deze brieven wordt gerapporteerd. Daarom hebben wij besloten ook uw Staten hierover te informeren.

Inleiding
Jaarlijks informeren wij u over de resultaten van het Bestuurlijk Overleg (BO) Leefomgeving (in juni) en het BO MIRT (in november). Beide betreffen overleggen van onze regio (inclusief de provincie) met de ministers van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) Dit keer is het BO Leefomgeving vanwege de kabinetsformatie verplaatst naar ná de zomer (nog geen datum bekend). Wel bekend is, dat voor dat overleg diverse onderwerpen zich aandienen, waaronder het Ruimtelijk Voorstel van de provincie Noord-Holland.

Nu het BO Leefomgeving is uitgesteld heeft de minister van IenW een "verzamelbrief" MIRT verstuurd naar de Tweede Kamer; enige weken eerder heeft de Staatssecretaris van IenW ook een brief over het Basiskwaliteitsniveau Spoor naar de Tweede Kamer gestuurd.

[1] De voor de provincie Noord-Holland relevante bijlagen bij deze brief zijn toegevoegd. Voor alle stukken, klik 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

Inhoud verzamelbrief MIRT: raakvlakken provincie Noord-Holland

De verzamelbrief MIRT betreft onder andere de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Met die herprioritering is geld verschoven van de aanleg van (vaar)wegen-projecten - waarover in het MIRT eerder afspraken zijn gemaakt - naar het onderhoud van (vaar)wegen. De brief gaat ook in op de uitkomsten van het BO Zuidasdok van 21 mei jl.

Wat betreft de herprioritering Mobiliteitsfonds zijn bij de verzamelbrief twee stukken toegevoegd:

- Beoordelingskader mogelijke toedeling resterende Rijksbudgetten.
- Eerste aanzet plan van aanpak herstart gepauzeerde MIRT-projecten.

Beide stukken zijn besproken in het BO Herprioritering op 3 juni jl. (in aanwezigheid van de gedeputeerde Mobiliteit). De regionale bestuurders hebben de beide stukken voor kennisgeving aangenomen. Het is nog afwachten hoe de opstart van de stilgelegde projecten precies vorm gaat krijgen, omdat aan de randvoorwaarden die in het Hoofdlijnenakkoord van het nieuwe Kabinet staan (financiën, stikstof en personele capaciteit), nog niet voldaan is. Voor onze regio betreft dit de A9 Rottepolderplein, waar nu bekeken wordt hoe het restbudget van €5 miljoen kan worden besteed, en de A27 Knooppunt Eemnes-Zeewolde. Ook daar lopen gesprekken over.
Om de grote vervangings- en renovatieopgave van de Rijks(vaar-)wegen het hoofd te bieden, is het Rijk -net als wij- constant op zoek naar samenwerking en slimme oplossingen. Daarbij verwijst het plan van aanpak van het ministerie als goed voorbeeld ook naar onze aanpak "samen slimmer renoveren". In die aanpak proberen wij samen met onze partners (zowel Rijk als decentrale overheden) onze gezamenlijke onderhoudsopgave zo efficiënt mogelijk vorm te geven.

Zuidasdok is van groot nationaal en regionaal belang. Station Amsterdam-Zuid heeft een belangrijke rol in het spoornetwerk en fungeert als nationaal, regionaal en lokaal OV-knooppunt. Met de realisatie van Zuidasdok wordt uitbreiding van station Amsterdam-Zuid mogelijk met een derde perron. Daarmee kan internationaal spoorvervoer van het Centraal Station naar station Amsterdam-Zuid worden verplaatst en komt capaciteit vrij voor de groei van het nationale spoorvervoer op belangrijke spoorverbindingen naar onder andere Noord-Holland Noord, maar ook naar Flevoland en verder. Ook ontstaat in de toekomst ruimte voor aanlanding van de Lelylijn.

In het Bestuurlijk Overleg over Zuidasdok (21 mei 2024) is, in aanwezigheid van de gedeputeerde Mobiliteit, gesproken over versoberingen in dat project; daarbij is besloten de volledige

projectscope opnieuw te bevestigen[2], inclusief beide tunnels en bijvoorbeeld ook het busstation waar vanuit onze provincie financiering voor is bestemd[3]. Het Bestuurlijk Overleg heeft ingestemd met gunning van het project Tunnel, met uitwerking van het voorontwerp van de integrale scope (tunnel Zuid + tunnel Noord) en met realisatie van de Zuidelijke tunnel. Met het bestaande budget wordt zo het maximale gedaan, maar het tekort van € 600 tot 800 mln. blijft wel bestaan. Het voordeel van dit besluit is, dat er geen vertraging ontstaat, geen vertragingskosten ontstaan en geen onomkeerbare besluiten genomen hoeven te worden.
Omdat er op dit moment onvoldoende budget is kan geen opdracht voor de realisatie van de Noordelijke tunnel worden gegeven. Een besluit over de uitvoering en financiering van de Noordelijke tunnel moet op een later moment worden genomen. Met oog op het lopende aanbestedingsproces tunnel is afgesproken hierover uiterlijk in de 2e helft van 2025 een besluit te nemen. Dit mede in het licht van BO MIRT afspraken 2022 waarin Zuidasdok, de OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer, het derde perron op station Amsterdam Zuid en de metro-ringlijn Amsterdam in samenhang zijn beschouwd.

Inhoud brief Basiskwaliteitsnet Spoor: raakvlakken provincie Noord-Holland.

Op 7 juni j.l. is een Kamerbrief verstuurd over het basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor. Hier staat in dat tot 2037 er een tekort is van €6,4 mld. voor de instandhouding op het spoor. Middels efficiency maatregelen en versoberingsmaatregelen van onder andere onderhoud van stations resteert er nu nog tekort van € 800 miljoen. Hoe aan dit tekort invulling wordt gegeven is nog niet bekend; daarover moeten de nieuwe bewindslieden besluiten. Samen met onze partners in de regio bekijken wij wat de gevolgen zijn van de in de brief genoemde efficiency maatregelen voor onze provincie. En uiteraard blijven wij de besluitvorming over het resterend tekort nauwgezet volgen, want de aanleg van diverse grote spoorprojecten is zeer hard nodig ten behoeve van de grote verstedelijkingsopgave in onze regio.

Tot slot

De demissionaire minister van IenW heeft de Kamer met beide brieven geïnformeerd over de stand van zaken van diverse aan te leggen projecten op de (vaar)wegen en het Spoor. Het is nu aan het nieuwe kabinet hieraan vervolg te geven. Het nieuwe Kabinet heeft in totaal €2,5 miljard gereserveerd voor nieuwe infrastructuur. Voor het bouwen

[2] Voor uitgebreide informatie over het gehele project Zuidasdok, zie: https://zuidas.nl/zuidasdok-in-detail/
[3] Totaalbedrag €91 miljoen (geïndexeerd). Dit bedrag is reeds overgemaakt en zal daardoor niet meer wijzigen.

van 100.000 nieuwe woningen per jaar komt tussen 2025 - 2029 €5 miljard beschikbaar. Hoe hieraan invulling wordt gegeven zal in de BO's Leefomgeving en MIRT in de komende jaren duidelijk worden. Nu al is wel duidelijk dat voor de gestelde ambities van het Kabinet, deze middelen niet toereikend zijn. Wij blijven daarom samen met onze regionale en landelijke (IPO) partners intensief het overleg met de ministers zoeken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
H.R. van der Stelt

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

5 bijlage(n)

1. Verzamelbrief MIRT, inclusief drie bijlagen:

a. beoordelingskader-toedeling-resterende-projectbudgetten

b. eerste-aanzet-plan-van-aanpak-herstart-gepauzeerde-mirt-projecten

c. overzicht-overleggen-gepauzeerde-projecten

2. Brief Basiskwaliteitsniveau Spoor

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/172932

Bijlage(n)
5

Datum 20 juni 2024
Betreft Verzamelbrief i.r.t. MIRT

Geachte voorzitter,

Hierbij wordt de Kamer geïnformeerd over enkele onderwerpen in relatie tot het MIRT, waarover is toegezegd dat de Kamer hierover nog voor het zomerreces nadere informatie zou ontvangen. Gezien de demissionaire status van dit kabinet heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties besloten om de BO's Leefomgeving (BOL) te verplaatsen tot na het zomerreces. Daarom beperkt deze brief zich in dat kader tot moties en toezeggingen en is de voortgang van een aantal projecten opgenomen. Over de voortgang van MIRT-projecten en programma's zal de Kamer voorafgaand aan het eerstvolgende MIRT-debat worden geïnformeerd via de reguliere MIRT-brief.

1.1. Herprioritering Mobiliteitsfonds

Vorig jaar heeft IenW moeten besluiten om zeventien[1] MIRT-projecten te pauzeren vanwege de opeenstapeling van financiële-, stikstof- en personele problematiek.[2] In de Kamerbrief Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 19 maart 2024 is de Kamer geïnformeerd over de stappen die Rijk en regio in 2024 zetten in de verdere uitwerking van dit besluit.[3] Op dit moment heeft dat onder andere geleid tot de volgende producten die als bijlagen bij deze brief zijn opgenomen:

- Een beoordelingskader voor de mogelijke toedeling van resterende Rijksprojectbudgetten aan mitigerende maatregelen. Het beoordelingskader bevat de uitgangspunten zodat regio en Rijk gezamenlijk mitigerende maatregelen(pakketten) kunnen opstellen. Inzet van resterend Rijksprojectbudget is uiteindelijk een besluit van IenW, omdat het om Rijksmiddelen gaat. IenW zal dat echter beslissen op basis van een gezamenlijk overeengekomen inzet, zodat Rijk en regio het beste doen voor de verkeersgebruikers.
- Een eerste aanzet voor een Plan van Aanpak herstart gepauzeerde MIRT-projecten. Hiermee is tevens invulling gegeven aan de motie van het lid Heutink waarin verzocht wordt om voor het zomerreces met een plan van

[1] Via het aangenomen amendement van het lid Heutink c.s. is dit later bijgesteld tot zestien MIRT-projecten (Kamerstuk 36 410-A, nr. 27)
[2] Kamerstuk 36 200-A, nr. 78
[3] Kamerstuk 36 410-A, nr. 49

aanpak voor de herstart te komen.[4] Door de ontwikkelingen m.b.t. de kabinetsformatie is de verdere uitwerking van dit plan aan het volgende kabinet.

Bovenstaande producten zijn besproken tijdens de Bestuurlijke Overleggen Herprioritering van respectievelijk 27 maart 2024 en 3 juni 2024 en voor kennisgeving door de regio aangenomen.

Aan het lid Van Dijk is toegezegd de Kamer voor het Commissiedebat MIRT te informeren over welke overleggen er plaatsvinden per gepauzeerd project. In de Kamerbrief Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 19 maart jl. is de Kamer in meer algemene zin geïnformeerd over de samenwerking tussen Rijk en regionale overheden.[5] Met bijgevoegd overzicht (zie bijlage) wordt inzicht gegeven in welke overleggen er plaatsvinden over ieder gepauzeerd project. Hiermee is invulling gegeven aan deze toezegging.

1.2. N35 Mariënheem

De motie van het lid Veltman c.s. verzoekt de regering om binnen de bestaande plannen voor de aanpak van de N35 met voorrang te kijken naar het traject rondom Mariënheem en allereerst te beginnen met de aanleg van de rondweg Mariënheem wanneer dit stikstoftechnisch mogelijk is.[6] In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), die in maart jl. is gepubliceerd, is opgenomen dat leefbaarheid de eerste prioriteit van de N35-verkenning is. De voorziene oplossing om de leefbaarheid in Mariënheem te verbeteren is de realisatie van de rondweg. Dit traject wordt daarom dan ook separaat onderzocht binnen de verkenning, zodat dit traject van een losse raming en stikstofopgave kan worden voorzien en daarmee eventueel gefaseerd uitgevoerd kan worden.

1.3. Zuidasdok

Zuidasdok is van groot nationaal en regionaal belang. Station Amsterdam-Zuid heeft een belangrijke rol in het spoornetwerk en fungeert als nationaal, regionaal en lokaal OV-knooppunt. Met de realisatie van Zuidasdok wordt uitbreiding van station Amsterdam-Zuid mogelijk met een derde perron. Daarmee kan internationaal spoorvervoer van het Centraal Station naar station Amsterdam-Zuid worden verplaatst en komt capaciteit vrij voor de groei van het nationale spoorvervoer op belangrijke spoorverbindingen naar de landsdelen Noord-Holland en Flevoland en verder.[7] Ook ontstaat in de toekomst ruimte voor aanlanding van de Lelylijn. Met de realisatie van het derde perron wordt station Amsterdam-Zuid een internationaal knooppunt en maakt verdere groei van het internationaal spoorverkeer mogelijk van drie tot vier internationale treinen per uur van/naar Parijs en Londen via de Hogesnelheidslijn (HSL). Hiermee zetten we in op duurzaamheidsambities in het kader van Air-to-Rail.

De Kamer is eerder geïnformeerd dat het programma Zuidasdok een tekort verwacht van € 600 mln. tot € 800 mln.[8] De afgelopen maanden zijn in opdracht

[4] Kamerstuk 36 410-A, nr. 31
[5] Kamerstuk 36 410-A, nr. 49
[6] Kamerstuk 36 410-XII, nr. 34
[7] Te weten het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Alkmaar – Amsterdam, en Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (PHS SAAL).
[8] Kamerstuk 32 668, nr. 22 en nr. 23

van het bestuurlijk overleg Zuidasdok versoberingsmogelijkheden in beeld gebracht.[9] Er is onder andere gekeken naar mogelijkheden en de consequenties van reductie van de scope, manieren om de scope soberder uit te voeren, of het project op een andere manier (met minder kosten, maar mogelijk wel met meer overlast) te bouwen. Ook is gekeken of onderdelen van het project kunnen worden getemporiseerd.

Het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok van 21 mei 2024 heeft de uitwerking van de versoberingen besproken en besloten de volledige projectscope opnieuw te bevestigen. Het Bestuurlijk Overleg heeft ingestemd met gunning van project Tunnel, met uitwerking van het voorontwerp van de integrale scope (tunnel Zuid + tunnel Noord) en met realisatie van de zuidelijke tunnel. Met het bestaande budget wordt zo het maximale gedaan maar blijft het tekort van € 600 mln. tot € 800 mln. wel bestaan. Het voordeel van dit besluit is dat er geen vertraging ontstaat, geen vertragingskosten ontstaan en geen onomkeerbare besluiten genomen hoeven te worden. Omdat er op dit moment onvoldoende budget is, kan geen opdracht voor de realisatie van de noordelijke tunnel worden gegeven. Een besluit over de uitvoering en financiering van de noordelijke tunnel moet op een later moment worden genomen. Met oog op het lopende aanbestedingsproces tunnel hebben de opdrachtgevers afgesproken hierover uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen. Dit mede in het licht van afspraken op het BO MIRT 2022 waarin Zuidasdok, de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, het derde perron en de metro-ringlijn Amsterdam in samenhang zijn beschouwd.

De onderzoeken van de afgelopen maanden hebben een aantal versoberingsmogelijkheden opgeleverd. Op basis van de onderzoeken is afgesproken een taakstelling door te voeren van € 70 mln. die behaald wordt door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken, waarbij sneller, eenvoudiger en goedkoper kan worden gebouwd. Daarnaast zullen de opdrachtgevers de komende periode gebruiken om voorstellen voor te bereiden hoe te handelen voor de situatie waarin zich nieuwe tekorten zouden voordoen.

De opdrachtgevers bevestigen commitment aan de bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief de bijbehorende allonges) en aan de gemaakte afspraken in het BO MIRT 2022 (scope en de financiële afspraken over het programma Zuidasdok en het investeringspakket) en het vigerend Tracébesluit Zuidasdok. Op dit moment wordt door het huidige kabinet geen nieuwe mutatie op de Rijksreservering OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer voorzien.

Vanuit IenW geldt een voorbehoud dat gunning en opdragen van project(onderdelen) mogelijk is binnen bestaand budget Zuidasdok. De opdrachtgevers en beheerders sturen actief op het realiseren van de taakstelling en versoberingen. Ter bewaking van de afspraken en om besluitvorming eind

[9] Versoberingen binnen scope zijn in beeld gebracht op verzoek van het Bestuurlijk Overleg Zuidasdok. Versoberingen buiten scope zijn onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd. Amsterdam heeft meegewerkt aan de benodigde informatieverstrekking. De aansturing is belegd bij het opdrachtgeversoverleg.

2025 voor te bereiden is de governance versterkt met een intensievere betrokkenheid van de opdrachtgevers in de aansturing.

Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging in het Notaoverleg MIRT van 22 januari 2024 om de Kamer voor de zomer te informeren over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom Zuidasdok.

1.4. Aanbesteding Van Brienenoordbrug

Aan het lid Stoffer is bij het debat over de vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van IenW voor het jaar 2024 toegezegd de Kamer voor de zomer te informeren n.a.v. het stopzetten van het aanbestedingstraject voor de Van Brienenoordbrug, over andere infrastructuurprojecten in Zuid-Holland, waar mogelijk risico's aan de orde zijn met de beheersbaarheid ervan. De vernieuwing van de Van Brienenoordbrug is een grootschalige renovatie. Er zijn geen projecten die qua problematiek één op één daarmee vergelijkbaar zijn. Wel zijn lessen te trekken uit het afbreken van de aanbesteding die ook relevant zijn voor andere (toekomstige) projecten. Rijkswaterstaat evalueert de aanbesteding van de Van Brienenoordbrug. Over de uitkomsten daarvan en de leerervaringen voor het vervolg van de aanbesteding wordt de Kamer binnenkort geïnformeerd. Daarbij wordt ook breder ingegaan op leerervaringen voor andere toekomstige projecten.

1.5. Elektrificatie spoorlijnen

In de voorjaarsnota 2024 is maximaal € 98 mln. vanuit het Klimaatfonds naar het Mobiliteitsfonds gealloceerd voor het elektrificeren van de spoorlijnen Almelo – Mariënberg (ALMA) en Zutphen – Oldenzaal (ZHO).[10] Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de eerste suppletoire begroting van IenW door beide Kamers. Daarmee beschikken zowel het Rijk als de provincie Overijssel over budgetten om volgende stappen te gaan zetten richting realisatie hiervan. Naar aanleiding van de Rijksallocatie vinden nu bij de provincie Gelderland ook voorbereidingen plaats om budget voor de elektrificatie van ZHO te reserveren. Het Rijk en de provincies Gelderland en Overijssel werken toe naar het vaststellen van een bestuursovereenkomst bij het BO MIRT 2024 waarin we nadere afspraken vastleggen voor de komende planuitwerking, realisatie- en gebruiksfase.

1.6. Financiering spoorzone Ede

Naar aanleiding van het amendement van het lid Grinwis c.s. waarin € 6,6 mln. aan extra middelen voor het tekort spoorzone Ede vanuit het Rijk zijn opgenomen, is de afgelopen tijd met de verschillende regionale partijen en IenW de definitieve verdeling bepaald.[11] Dit ter invulling van de (proces)afspraken van het BO MIRT 2023. Naast de € 6,6 mln. extra van het Rijk stelt de Regio Foodvalley € 1 mln. extra beschikbaar en de gemeente Ede in totaal € 13 mln. extra; de provincie Gelderland heeft de intentie € 3 mln. extra bij te dragen. De genoemde partijen zijn blij dat er dankzij de intensieve en constructieve samenwerking in het project Spoorzone Ede een oplossing voor de kostenstijging en het tekort is gevonden, zodat dit belangrijke OV-knooppunt volledig kan worden afgebouwd.

[10] De treindienst rijdt tussen Almelo en Hardenberg; de spoorlijn tussen Mariënberg en Hardenberg is reeds geëlektrificeerd als onderdeel van het tracé Zwolle – Emmen.
[11] Kamerstuk 36 410-A, nr. 42

1.7. Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg
In 2010 is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Limburg een Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht overeengekomen, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV). Helaas gaat het project van de tram niet door en is er geen zicht op het realiseren van de doelen van AROV om actiegericht de regionale bereikbaarheid verbeteren. Daarom is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat genoodzaakt om de overeenkomst met Limburg af te hechten en moeten de betreffende middelen à € 36,7 mln. terug naar het ministerie. Met de provincie Limburg wordt het gesprek gevoerd, na afhechting van de AROV-overeenkomst, over de mobiliteitsopgaven in de regio en kansen voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Randvoorwaarden voor een eventuele afspraak zijn financiële tegenvallers en knelpunten in dit gebied die het verbeteren van de regionale bereikbaarheid in de weg staan. Ook mogen de afspraken niet leiden tot een grotere opgave voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met vertrouwen wordt toegewerkt naar een gezamenlijk en passend pakket op het BO MIRT 2024.

1.8. IC Eindhoven – Aken dagranden
Samen met de provincies Limburg en Noord-Brabant en Duitse partners werken we aan het stapsgewijs verbeteren van de verbinding tussen Eindhoven en Aken. De tweede sneltrein per uur is inmiddels gerealiseerd: hiermee is nu twee keer per uur een verbinding tussen Amsterdam – Eindhoven en Aken met een overstap op Heerlen. De stip op de horizon blijft een structurele intercity (IC) naar Aken. In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over onderzoek naar de aanknopingspunten en randvoorwaarden voor die structurele intercity, waarin ook overwegingen ten aanzien van investeringskosten en governance betrokken worden.

Naar aanleiding van de motie van de leden Geurts en Minhas werken we aan de IC Aken in de dagranden.[12] Helaas is uit het onderzoek van de provincie Limburg gebleken dat het definitief niet haalbaar is om eind dit jaar de IC Aken in de dagranden te introduceren. Eerder is de Kamer geïnformeerd dat deze streefdatum al als zeer ambitieus wordt geacht, doordat er veel inhoudelijk en juridisch technisch werk moet worden verricht.[13] De provincie Limburg heeft het voortouw bij deze stappen en zet hier blijvend vaart achter. De komende periode wordt het juridisch advies vastgesteld, volgen de resultaten van de infrastructuur studie en wordt ook de relatie met de hoofdrailnetconcessie bekeken. Wanneer er geen onoverkomelijke zaken naar voren komen, dan kan een 'dagranden-variant' in 2026 in gebruik genomen worden. In het najaar van 2024 verwachten we hier een duidelijk beeld over.

1.9. Voortgangsrapportage Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen
Met de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS) wordt gewerkt aan meer effectieve maatregelen tegen hinder door spoortrillingen. De IBS wordt uitgevoerd door ProRail en loopt nog tot en met 2025. Recent is toegezegd de Kamer over de voortgang te informeren.[14] De bijgevoegde voortgangsrapportage beschrijft deze voortgang (zie bijlage). Over de stappen in de brede

[12] Kamerstuk 29 984, nr. 933
[13] Kamerstuk 29 984, nr. 1157
[14] Kamerstuk 29 984, nr. 1185

beleidsintensivering op het gebied van spoortrillingen zal de Kamer rond het eind van dit jaar via een separate brief worden geïnformeerd.

1.10. Onderhoudsdiepte vaargeul Boontjes

Aan de Kamer is toegezegd dat deze wordt geïnformeerd zodra er een besluit is genomen over de vaarweg Kornwerderzand – Harlingen (Boontjes).[15] In het Bestuurlijk Overleg Wadden (BOW) is positief geadviseerd over het voortzetten van de onderhoudspilot voor de vaarweg Boontjes op de nieuwe voorgestelde afmetingen voor de periode tot en met 2027, mits veilig uitvoerbaar. Rijkswaterstaat zal afspraken maken met de provincie Friesland en de regionale stakeholders – zoals de haven van Harlingen – over hun rol en bijdrage aan de pilot en de uit te voeren onderzoeken ten behoeve van het beheer na 2027.

1.11. Oeffelt

Voor het project Ruimte voor de Maas bij Oeffelt zijn Rijk en regio gekomen tot een gezamenlijke financiële dekking voor de voorkeursvariant (versoberd tot één doorstroomopening, met behoud van ruimtelijke inpassing). De totale dekking voor de voorkeursvariant komt nu uit op €50,75 mln. waarvan €32,95 mln. van het Rijk en €17,8 mln. door het Hoogwaterbeschermingsprogramma en regionale partijen. Het ministerie van IenW is voornemens deze Rijksbijdrage op te nemen in de Ontwerpbegroting 2025. De planning- en studiefase kan daarmee in het najaar worden afgerond met het vaststellen van de realisatieovereenkomst.

1.12. Herziening werkwijzer MKBA MIRT-verkenningen

De werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen wordt herzien. Een conceptversie van de nieuwe werkwijzer wordt momenteel door het CPB en PBL getoetst. Het is belangrijk dat de werkwijzer grondig getoetst wordt en eventuele aandachtspunten nog kunnen worden opgelost. Dit maakt wel dat de afronding langer duurt dan vooraf ingeschat. In maart jl. is aan de Kamer gemeld dat de nieuwe werkwijzer voor het zomerreces van 2024 zal worden opgeleverd.[16] Dit zal niet gehaald worden, de werkwijzer zal pas na het zomerreces worden opgeleverd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

[15] Kamerstuk 29 684, nr. 261
[16] Kamerstuk 36 410-A, nr. 49

Beoordelingskader toedeling resterende projectbudgetten

Om de resterende projectbudgetten op uniforme, transparante en objectieve wijze te kunnen toedelen aan mitigerende maatregelen voor de wegprojecten, is een beoordelingskader nodig. Hiermee kan zowel vooraf worden onderbouwd als achteraf verantwoord waarom budget aan mitigerende maatregelen wel/niet is toebedeeld.

Voor het beoordelingskader zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De mitigerende maatregelen hebben geen nadelig effect op één van de aanleidingen voor de herprioritering: stikstof, financiën en capaciteit.
- De toedeling van resterende projectbudgetten staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een groter geheel: de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Wanneer de situatie rond stikstof, financiën en capaciteit verandert, kan dit tot aanpassingen leiden van de kaders voor budgettoedeling.
- Het resterende projectbudget is primair bedoeld voor de herstart van het project. Als resterend projectbudget wordt toebedeeld aan mitigerende maatregelen, wordt de financiële opgave voor het herstarten van het project groter. Er kan ook voor worden gekozen om dit budget te laten staan voor de herstart.

Beoordelingskader

Rijk en regio zoeken in de regionale verdieping samen naar mogelijke maatregelenpakketten die bijdragen aan de opgave van het gepauzeerde wegproject of het verzachten van de gevolgen van het pauzeren.

Minimale vereisten

Gelet op de hiervoor genoemde uitgangspunten beoordelen zij eerst samen of een maatregelenpakket aan de volgende minimale vereisten voldoet:

- Het maatregelenpakket heeft geen extra middelen van het Rijk nodig.
- Het maatregelenpakket leidt niet tot een stikstofknelpunt, omdat daarmee de uitvoerbaarheid van de maatregelen in het geding is.
- Het maatregelenpakket doet geen of in ieder geval zeer beperkt beroep op capaciteit van RWS. De beschikbare capaciteit is beperkt en was immers juist een van de aanleidingen om 17 projecten te pauzeren.
- Het maatregelenpakket maakt geen onderdeel uit van al bestaande financiële afspraken, bijvoorbeeld binnen mobiliteitspakketten. Het resterend projectbudget kan niet worden gebruikt om tekorten op een eerder afgesproken regionale bijdrage of al bestaande financiële afspraken te dekken.
- De regio levert zelf een bijdrage aan het maatregelenpakket. De beoordeling hiervan vindt op het niveau van het pakket en niet per individuele maatregel plaats.
- Het maatregelenpakket heeft langer effect dan het moment van de investering. Het kan dus gaan om *tijdelijke* maatregelen die een *langdurig* effect hebben, gerelateerd aan de periode van pauzeren.
- Het maatregelenpakket heeft geen ongewenste neveneffecten voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Het pakket komt anders op gespannen voet te staan met beleidsdoelen.
- Het maatregelenpakket draagt bij aan het bereiken van de doelstelling/opgave van het gepauzeerde project of aan het wegnemen van een knelpunt dat ontstaat als gevolg van het pauzeren van het project. Maatregelen die aan deze vereiste voldoen kunnen óók een bijdrage leveren aan bijvoorbeeld een multimodale bereikbaarheidsagenda. Dat is dan een win-win situatie.

Effectiviteit en kosteneffectiviteit van het maatregelenpakket

Vervolgens onderzoeken Rijk en regio in de regionale verdieping de effectiviteit en kosteneffectiviteit van maatregelpakketten die aan de minimale vereisten voldoen. Dit is de mate waarin een maatregelenpakket onderbouwd significant en kosteneffectief bijdraagt aan het bereiken van de doelstelling/opgave van het gepauzeerde project of aan het wegnemen van een knelpunt dat ontstaat als gevolg van het pauzeren van het project.

De eerste beoordeling vindt plaats door expert judgment. In de regionale verdieping wordt per maatregel bekeken of aanvullende verkeersberekeningen en kostenramingen (inclusief instandhoudingskosten) nodig zijn.

Besluitvorming over toedeling resterend projectbudget

Beschrijving van de te nemen stappen van regionale verdieping tot en met besluitvorming in BO MIRT 2024 over de toedeling van resterend projectbudget:

- In de regionale verdieping worden de mogelijke mitigerende maatregelen, inclusief hun effectiviteit en kosteneffectiviteit, in beeld gebracht. Daarbij worden deze maatregelen ook getoetst aan het bijgevoegde beoordelingskader.
- In de daartoe samen met de regio aangewezen gremia voor de inhoudelijke gesprekken op projectniveau, worden de uitkomsten van de regionale verdieping op directeursniveau vastgesteld. Daarbij wordt ook vastgesteld of en in hoeverre tussen Rijk en regio verschil van inzicht bestaat over de beoordeling van de mitigerende maatregelen.
- De regionale verdieping dient met het oog op dit proces uiterlijk september 2024, maar liever voor de zomerperiode van 2024 te zijn afgerond.
- De regio doet in september 2024 een voorstel aan de minister van IenW om resterend projectbudget te behouden voor de herstart van het project of in te zetten voor (een pakket aan) mitigerende maatregelen dat in de regionale verdieping is onderzocht.
- Omdat het gaat om resterend projectbudget van de minister van IenW, is het aan de minister van IenW om te besluiten of hij akkoord gaat met het voorstel van de regio. Het ambtelijk advies van de directeuren van regio en rijk wordt hierbij betrokken. Het besluit van de minister van IenW is een hamerpunt op het BO MIRT.
- Het besluit wordt vervolgens in de BO MIRT-afspraken vastgelegd en daarna met de Kamer gedeeld.

Eerste aanzet Plan van Aanpak herstart gepauzeerde projecten

Inleiding

In 2023 zijn 17 MIRT-projecten op de pauzestand gezet, vanwege een opeenstapeling van financiële- en stikstofproblematiek en personele krapte. Juist met het schuiven van maakcapaciteit en (delen van) budgetten naar instandhoudingsopgaven en andere realisatieprojecten, kan er doorgewerkt worden aan de bereikbaarheid en veiligheid van onze infrastructuur. De gepauzeerde projecten zelf blijven van belang voor een vlotte en veilige doorstroming op wegen en vaarwegen. Zij blijven onderdeel van het MIRT-Overzicht en het kabinet zet zich in om deze projecten weer op te starten op het moment dat er sprake is van voldoende zicht op stikstofruimte en voldoende financiële middelen en menskracht.

De Kamer heeft naar aanleiding van het Notaoverleg MIRT op 22 januari jl. de motie Heutink aangenomen (36 410-A, nr. 31). De motie vraagt voor het zomerreces met een plan van aanpak te komen over het hervatten en herfinancieren van de zeventien gepauzeerde MIRT-projecten. Onderhavige notitie, die uitgewerkt is langs drie lijnen (agenderen, prioriteren en programmeren), geeft invulling aan deze motie.

Verdere uitwerking van deze aanzet tot plan van aanpak vindt plaats na aantreden van een nieuw kabinet. In die verdere uitwerking zal ook ingegaan worden op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan een tweetal door de Kamer aangenomen moties: de Kamer heeft de budgetschuif voor de N35 verkenning Wijthmen-Nijverdal ongedaan gemaakt en opgeroepen prioriteit te geven aan de A28/A1 Hoevelaken. Voor de N35 wordt de verkenning voortgezet. Bij afronding van de verkenning worden de drie randvoorwaarden opnieuw bezien: er dient dan capaciteit bij RWS beschikbaar te zijn voor de planuitwerking, er moet zicht zijn op oplossingen voor stikstof en er moet een voorkeursalternatief afgesproken kunnen worden binnen het beschikbare budget. Op dat moment wordt bezien of de N35 definitief van de pauzestand kan.

Agenderen

Randvoorwaarden voor herstart

De projecten worden herstart als er voldoende perspectief op stikstofruimte is en er sprake is van voldoende uitvoeringscapaciteit en financiële middelen. Hieronder staat een toelichting op deze randvoorwaarden.

Stikstof

Rijk en regio werken samen in de landelijke stikstofaanpak. Daarbij zet het Rijk onder coördinatie van het Ministerie van LNV in op het treffen van generieke bronmaatregelen. Provincies staan aan de lat voor het nemen van gebiedsspecifieke bron- en natuurmaatregelen voor de Natura 2000-gebieden. Meer maatregelen van Rijk en provincies die leiden tot natuurbehoud en -verbetering is voor de toestemmingverlening van de gepauzeerde projecten van groot belang: door de slechte staat van de natuur wordt het steeds lastiger om te onderbouwen dat mitigerende maatregelen niet al nodig zijn voor de natuurdoelen.

Voor de uiteindelijke toestemmingverlening en realisatie van infraprojecten moet door IenW de stikstofopgave in beeld worden gebracht. Hiervoor is stikstofdeskundigheid nodig. Vervolgens moeten zo nodig mitigerende en/of compenserende maatregelen genomen worden, zie toelichting in kader. Het Rijk is hierbij als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het verwerven van stikstofruimte voor de realisatie van de rijksinfraprojecten. In juridische zin kan in het kader van de projectbesluiten door IenW eigenstandig besloten worden over de inzet van de door IenW verworven stikstofruimte. Interbestuurlijk is afgesproken dat voorafgaand aan het benaderen van een potentiële saldogever bij de provincie geïnformeerd dient te worden of de provincie de betreffende potentiële saldogever concreet in beeld heeft als passende maatregel voor de natuur of dat de ondernemer zich heeft aangemeld voor één van de vrijwillige beëindigingsregelingen of een maatwerkaanpak van de overheid. Als dat niet het geval is, kan door IenW het overleg/onderhandeling met de potentiële saldogever worden gestart.

Sluitstuk van extern salderen is doorgaans het intrekken of wijzigen van de natuurvergunning door Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag voor die natuurvergunning. Om de infraprojecten te kunnen opstarten is om die reden in de meeste gevallen actieve medewerking van meerdere provincies nodig, gelet op de provincie-overstijgende stikstofeffecten van projecten. Het is belangrijk dat reeds voor een herstart van het project hier bestuurlijk commitment voor is, bij alle voor het project benodigde provincies. Rijk en provincie waarbinnen het project is gelegen, treden daarvoor in overleg met andere provincies.

Concreet is actieve medewerking en commitment van provincies nodig bij:
- De onderbouwing dat de mitigerende/compenserende maatregelen die door IenW getroffen dienen te worden, voldoen aan het additionaliteitsvereiste. Additioneel betekent in dit verband dat een maatregel niet al nodig is voor natuurbehoud en andere maatregelen beschikbaar zijn voor het behalen van de verbeter- en uitbreidingsdoelen voor Natura 2000-gebieden. Deze onderbouwing dient van het Bevoegd Gezag voor het beheerplan van het Natura 2000 gebied te komen, in veel gevallen provincies.
- Het intrekken van vergunningen van saldogevers in het kader van extern salderen. Hiermee wordt de voor mitigatie benutte depositiedaling geborgd.

Ter achtergrond: te zetten stappen toestemmingverlening stikstof na herstart MIRT project
Om te bepalen of een project door stikstof tot significante negatieve gevolgen op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden kan leiden, moet worden bepaald waar een significante verkeerstoe- of afname is en moeten stikstofdepositieberekeningen worden uitgevoerd. Vervolgens wordt ecologisch beoordeeld of kan worden uitgesloten dat een projectbijdrage tot een significant negatief gevolg op een Natura 2000-gebied leidt. Als dit niet kan worden uitgesloten wordt onderzocht of de mogelijke effecten kunnen worden gemitigeerd door extern salderen. Met bedrijven wordt op vrijwillige basis een overeenkomst gesloten, waarin wordt overeengekomen dat activiteiten (gedeeltelijk) worden beëindigd, de vergunning (gedeeltelijk) wordt ingetrokken en resulterende depositiereductie, ingezet kan worden ter mitigatie van mogelijke effecten door het project. Waar het niet mogelijk is om een mogelijk projecteffect te mitigeren, kunnen compenserende maatregelen, zoals de aanleg van nieuwe natuur, worden genomen, mits er geen alternatieven voor het project zijn en sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Projecten met een zeer grote projectbijdrage en/of een projectbijdrage in meer provincies zijn moeilijker te realiseren dan projecten met een kleine projectbijdrage in één of enkele Natura 2000-gebieden. In de Kamerbrief van 16 januari 2024 zijn de beschikbare inzichten per project ten aanzien van stikstof nader geduid[1].

Capaciteit
Voor de herstart van projecten moet voldoende uitvoeringscapaciteit (met specifieke kennis/expertise) beschikbaar zijn. De capaciteit wordt pas ingezet als stikstofruimte en financiële middelen beschikbaar zijn. Om een beeld te geven: inschatting van de benodigde capaciteit voor de gepauzeerde projecten is ca. 130 fte per jaar met alle projecten in planfase en ca. 300 fte per jaar met alle projecten in realisatie. Dit is zonder parallel schakelen van plan- en realisatiefase, wat nog meer capaciteit zou vragen.

De komende jaren blijft de opgave vanuit instandhouding groot. En ook voor enkele aanlegprojecten die waarschijnlijk wel nog doorgang kunnen vinden (zoals bijvoorbeeld de acht projecten die uitgezonderd zijn van de herprioritering omdat deze een relatief beperkte stikstofopgave kennen en enkele WoMo-projecten en de Via15) moet capaciteit nog ingepland worden. De acht projecten die zijn uitgezonderd van de herprioritering en WoMo-projecten worden eerst geprogrammeerd. Daarnaast mag de benodigde capaciteit voor de herstart van gepauzeerde projecten niet ten koste gaan van de urgente instandhoudingsopgave. Wel zal naar verwachting de krapte op termijn (zie hieronder) afnemen en kan op termijn de uitvoeringscapaciteit worden geherprioriteerd met het oog op de gepauzeerde aanlegprojecten.

RWS beziet doorlopend de mogelijkheden voor een andere marktaanpak om de groeiopgave mogelijk te maken en efficiënter te werken, zoals andere contractvormen en bundeling van projecten in aanbestedingen middels bijv. de portfolioaanpak. Of het financieren van extra

[1] TK23–24, 36 410 A, nr. 25.

capaciteit enige oplossing biedt is onzeker, vanwege de bredere schaarste op de arbeidsmarkt. Met de regio zal worden gesproken over de evt. mogelijkheid voor andere slimme oplossingen, bijvoorbeeld met capaciteit uit de regio. Daarbij dient opgemerkt te worden dat markt en regionale partners ook te maken hebben met personele krapte. Ook zal in deze situatie altijd inzet van RWS noodzakelijk blijven. Er zijn wel goede voorbeelden van slimme samenwerking met de regio. In de provincie Noord-Holland werken Rijksoverheden en decentrale overheden bijvoorbeeld samen aan 'samen, slimmer, renoveren'. Het doel is om gebiedsgericht en efficiënt samen te werken aan de vervanging- en renovatie opgave. Hier worden mogelijkheden onderzocht naar gezamenlijk opdrachtgeverschap waarbij capaciteit en kosten bespaard kan worden via een seriematige aanpak.

Voor gepauzeerde projecten waar perspectief en commitment is voor stikstofoplossingen én die middelen hebben gekregen uit het Mobiliteitsfonds, wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om capaciteit beschikbaar te krijgen voor het specifieke project. Voor zover een slimmere marktaanpak of capaciteit uit de regio daar niet in kunnen voorzien, zal afgewogen moeten worden of enige herprioritering van capaciteit ten gunste van het gepauzeerde project mogelijk of wenselijk is. Dit betekent dat keuzes moeten worden gemaakt: andere (urgente) werkzaamheden zullen daardoor later uitgevoerd kunnen worden en mogelijk tot extra beperkingen of risico's leiden.

Financiële middelen
Toedeling van generieke financiële middelen aan gepauzeerde projecten vanuit het Mobiliteitsfonds zal plaatsvinden op basis van een generieke afweging (en prioritering) binnen het Mobiliteitsfonds en met toepassing van de budgettaire spelregels. Voor toedeling van generieke middelen uit het Mobiliteitsfonds wordt een afweegmethode Investeringsruimte Mobiliteitsfonds opgesteld. Daarnaast kan samen met de regio onderzoek gedaan worden naar mogelijkheden voor alternatieve bekostiging.

Prioriteren
De meest actuele landelijke doorrekening in het verlengde van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) laat zien dat het pauzeren van 14 MIRT- wegenprojecten lokaal leidt tot sterke verslechtering van de doorstroming op de weg. De gepauzeerde vaarwegprojecten zijn nodig om te voldoen aan de streefwaarden voor wachttijden bij sluizen (Kreekrak en Volkerak) of het mogelijk te maken met grotere schepen te kunnen varen (Vaarweg IJsselmeer – Meppel).

Onderdeel van de nadere uitwerking van het plan van aanpak na aantreden van een nieuw kabinet, is samen met de regio toe te werken naar een prioriteringsvolgorde binnen de gepauzeerde projecten. Die prioritering kan langs verschillende lijnen worden ingevuld, bijvoorbeeld aan de hand van de bereikbaarheidsopgave, langs de lijn van verkeersveiligheid, rekening houdend met de robuustheid, woningbouw, etc. Daarbij wordt rekening gehouden met de Mobiliteitsvisie 2050. De IMA is hierbij een belangrijke informatiebron. De uiteindelijke prioritering is een bestuurlijke en politieke keuze.

Monitoring bestuursovereenkomsten
Het belang van de opgaven van de gepauzeerde projecten wordt geagendeerd tot het moment dat er invulling gegeven kan worden aan de randvoorwaarden voor herstart. Met de reguliere IMA wordt steeds inzichtelijk gemaakt waar de opgaven liggen op het gebied van onder meer bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De gepauzeerde projecten blijven daarnaast onderdeel van het MIRT-Overzicht, dat jaarlijks wordt geactualiseerd naar aanleiding van eventuele nieuwe inzichten. En tijdens de bestuurlijk overleggen binnen het reguliere MIRT-proces zal steeds de huidige stand van zaken rond het perspectief voor deze projecten besproken worden. De bestaande bestuursovereenkomsten blijven in stand. Op het moment dat herstart aan de orde is wordt door rijk en regio opnieuw bezien of deze overeenkomsten aanpassing behoeven.

Programmeren
Het programmeren van de herstart van de projecten volgt als er voldoende financiële middelen zijn, er perspectief is op het kunnen verwerven én inzetten stikstofruimte én wanneer er sprake is van voldoende capaciteit. Met het oog op de verdere uitwerking van dit plan van aanpak, voeren Rijk en regio per project het gesprek over de mogelijkheden voor een herstart van de gepauzeerde projecten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de overlegstructuren voor project specifieke afstemming.

Project(en):	**Afstemming op werkvloer via:**	**Afstemming op directeurenniveau (voorafgaand aan DO MIRT) via:**	**Bestuurlijke afstemming (voorafgaand aan BOL/BO MIRT) via:**
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	Ambtelijk contact met gem. Amersfoort, gem. Nijkerk, prov. Utrecht, prov. Gelderland, vervoerregio Amersfoort-Utrecht	Separaat directeurenoverleg	Separaat Bestuurlijk Overleg (evt. programmaraad U Ned)
A1/A30 Barneveld	Ambtelijk contact met gem. Barneveld, Regio Foodvalley, prov. Gelderland	Separaat directeurenoverleg	Separaat Bestuurlijk Overleg
A2 Deil-Vught	Coordinatieteam programma A2 Deil-Vught met prov. Brabant, prov. Gelderland, gem. Den Bosch, regio Rivierenland	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	Stuurgroep programma A2 Deil-Vught
A9 Rottepolderplein	Ambtelijk contact met de regio, o.a. via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)	Directeurenoverleg SBaB	Programmaraad SBaB
InnovA58 traject St. Annabosch-Galder	Ambtelijk contact met de regio Zuid, o.a. via het programma SmartwayZ.NL	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	SmartwayZ.NL
A58 Breda-Tilburg	Ambtelijk contact met de regio Zuid, o.a. via het programma SmartwayZ.NL	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	SmartwayZ.NL
A4 Haaglanden	Overleg prov. Zuid-Holland - IenW (incl. RWS)	Separaat directeurenoverleg Herprioritering Zuid-Holland	Wanneer nodig, separaat te organiseren
A15 Papendrecht-Gorinchem	Overleg prov. Zuid-Holland - IenW (incl. RWS)	Separaat directeurenoverleg Herprioritering Zuid-Holland	Wanneer nodig, separaat te organiseren
N35 Wijthmen - Nijverdal	Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG)	Opdrachtgeversoverleg prov. Overijssel - IenW	Bestuurlijke Advies Groep (BAG) (prov. Overijssel, div. gemeenten, IenW incl. RWS, ProRail, Waterschap DOD)
A27 Zeewolde-Eemnes	Ambtelijk contact met de regio, o.a. via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)	Directeurenoverleg SBaB	Programmaraad SBaB
Rijksbijdrage NRU	Voorbereidend overleg	Separaat directeurenoverleg	Separaat Bestuurlijk Overleg
A67 Leenderheide-Geldrop	Ambtelijk contact met de regio Zuid, o.a. via het programma SmartwayZ.NL	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	SmartwayZ.NL

A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren	Op oproepbasis: Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG)	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren
Volkeraksluizen	Geen formeel overleg. Ambtelijk contact met prov. Zeeland	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	Eventueel via reguliere BO MIRT
Kreekraksluizen	Geen formeel overleg. Ambtelijk contact met prov. Zeeland	Geen formeel overleg. Wanneer nodig, separaat te organiseren	Eventueel via reguliere BO MIRT
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	Geen formeel overleg. Ambtelijk contact met de regio (o.a. over de afgesproken meekoppelkans)	Geen formeel overleg. Volgt mogelijk later	Eventueel via reguliere BO MIRT

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/98282

Bijlage(n)
1

Datum 22 maart 2024
Betreft Basiskwaliteitsniveau spoor

Geachte voorzitter,

Het spoor verbindt. Het zorgt ervoor dat we ons naar werk, school, zorg, familie en sociale activiteiten kunnen verplaatsen. Met het spoor worden ook goederen van A naar B vervoerd binnen Nederland en naar het Europese achterland. Het vervoer per spoor draagt bij aan de verduurzaming van Nederland. Samen met het wegennet en de vaarwegen vormt het spoornetwerk de basis van een welvarend Nederland. Samen met ProRail zetten we daarom alles op alles om een veilig, stabiel en robuust spoornetwerk te garanderen. Elke dag weer.

Het instandhouden van het Nederlandse spoornetwerk wordt een steeds grotere opgave. Dat komt doordat een groot deel van de spoorinfrastructuur gedurende de vorige eeuw is aangelegd, waardoor er in de komende jaren in toenemende mate vernieuwing van de infrastructuur nodig is. Sindsdien wordt het netwerk steeds intensiever gebruikt. Vanwege de verwachte groei van reizigers en goederen op het spoor zal het naar verwachting alleen maar drukker worden, met de bijbehorende belasting voor de infrastructuur. De kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing nemen door intensiever gebruik, duurdere materialen en hogere lonen toe. Deze uitdaging wordt in praktische zin versterkt door krapte op de arbeidsmarkt.

We zien daarnaast dat de eisen aan de infrastructuur zich blijven ontwikkelen. Bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid op en rondom het spoor (zoals brandblusvoorzieningen), veilig en gezond werken aan het spoor (zoals kwartsloze ballast) en de toepassing van flora- en faunawetgeving (zoals bermonderhoud en gravende dieren). Ook wordt meer en meer duidelijk welke impact het veranderende klimaat heeft op bijvoorbeeld de baanstabiliteit. Voorts vraagt de noodzaak tot verduurzaming en schoon en emissieloos bouwen om een andere en soms duurdere manier van werken. Dit alles vergt een meer toekomstbestendige invulling van de instandhouding van het spoor en een herijking van de kaders.

Eerdere kabinetten hebben op verschillende momenten extra middelen voor instandhouding vrijgemaakt. In de afgelopen jaren heeft ProRail daarmee de instandhoudingswerkzaamheden geleidelijk opgevoerd. Ook in het coalitieakkoord van het huidige kabinet zijn structureel extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken (structureel € 1,5 miljard per jaar). Met de

aanvullende middelen uit het coalitieakkoord wordt meer onderhoud aan en vernieuwing van het spoor gerealiseerd. Omdat gelijktijdig de instandhoudingsopgave groter wordt, wil ik zorgen dat deze middelen zo goed mogelijk worden besteed. Daarom herijk en valideer ik de instandhoudingskosten op het spoor elke vier jaar. Uit de laatste herijking[1] blijkt dat de instandhoudingskosten op het spoor in de komende jaren hoger zijn en meer toenemen dan een aantal jaar geleden bij de vorige herijking werd geraamd.

De betaalbaarheid en maakbaarheid van ons spoornetwerk is met dit alles een uitdaging. Er zijn keuzes nodig om ook langjarig de opgave en het budget met elkaar in balans te houden. Besluitvorming hierover is nodig, zodat ProRail voor de zomer duidelijkheid heeft over de kaders voor de meerjarige programmering van werkzaamheden. Zo'n meerjarige programmering biedt naast voorspelbaarheid voor alle partijen ook mogelijkheden voor efficiënter werken. Binnen de kaders van de demissionaire status van het kabinet, bestaat de noodzaak om duidelijkheid te bieden aan ProRail, om te voorkomen dat noodzakelijk onderhoud of vernieuwing van het spoor stil komt te liggen.

Tegen deze achtergrond heb ik samen met ProRail een denkrichting voor een basiskwaliteitsniveau spoor (hierna: BKN spoor) voor de spoorinfrastructuur vanaf 2026 uitgewerkt. Dit is een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau van het Nederlandse spoor, zoals dat ook voor de netwerken van Rijkswaterstaat (hierna: RWS) is uitgewerkt.[2] De gevolgde aanpak bij de totstandkoming van het BKN spoor is vergelijkbaar met het basiskwaliteitsniveau voor de RWS-netwerken. Net als bij de RWS-netwerken is het uitgangspunt bij het BKN spoor een efficiënte en duurzame instandhoudingsinzet, die haalbaar en maakbaar is en past binnen de beschikbare budgetten, waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. Zo biedt het BKN spoor langjarige duidelijkheid over de basiskwaliteit in het hele land en creëert het daarmee voorspelbaarheid richting ProRail, aannemers en vervoerders. ProRail stuurt hierbij integraal op exploitatie, onderhoud en vernieuwing (vervanging en renovatie), met bijbehorende budgetreeks. Deze integrale sturingsafspraken op het gebied van instandhouding worden bij Rijkswaterstaat per 1 januari 2024 op gelijksoortige wijze toegepast.

Het basiskwaliteitsniveau van het Nederlandse spoornetwerk
Het Nederlandse spoornetwerk omvat ruim 7.000 kilometer rails, ca. 11.600 seinen, ca. 2.300 overwegen, ruim 6.000 wissels en bijna 400 stations. De voornaamste functie van dit netwerk is het snel, veilig en comfortabel kunnen vervoeren van reizigers en goederen. Het Nederlandse spoor is in vergelijking met andere landen om ons heen een zeer dicht en intensief bereden netwerk. Kenmerkend voor het spoor is daarnaast dat de infrastructuur en het vervoer daarop niet los van elkaar gezien kunnen worden, maar een geïntegreerd systeem vormen. Keuzes die gemaakt worden in de infrastructuur werken door in het vervoer en komen uiteindelijk ook bij reizigers en verladers terecht. Dat moet daarom ook in die gehele context meegewogen worden.

Het is belangrijk dat het spoor beschikbaar is. Dat houdt onder meer in dat de spoorse assets (zoals baanlichamen, sporen, bruggen, tunnels, wissels en overwegen) constructief veilig en berijdbaar zijn en dat deze binnen de wettelijke kaders worden onderhouden voor het gewicht en de snelheid van treinen waar het

[1] Kamerstuk 36 410 A, nr. 16.
[2] Kamerstuk 29 385, nr. 119.

spoor op ontworpen is. Daarnaast zijn systemen nodig voor energievoorziening, treinbeveiliging, communicatie en ICT. Zonder deze systemen staan de treinen stil. Ook zijn voorzieningen nodig op stations zoals perrons, (rol)trappen, liften en loopruimte en systemen voor reisinformatie. Toegankelijkheid vind ik hierbij randvoorwaardelijk. Daarnaast is het noodzakelijk dat de beschikbare capaciteit op het spoor goed wordt verdeeld en het verkeer op het spoor wordt geleid. Dat zijn wettelijke taken die ProRail uitvoert.

Het kabinet wil dat de vervoerders op het Nederlandse spoor goede prestaties leveren. Een goed onderhouden infrastructuur draagt bij aan het leveren van goede vervoersprestaties. Dat geldt ook voor het faciliteren van een goede en veilige doorstroming van reizigers en goederen. Daarvoor is onder andere incidentenbestrijding nodig, net als data voor reisinformatie. Als de basiskwaliteit op het spoor niet is geborgd, is er een risico dat de vervoersprestaties onvoorspelbaar worden en omlaag gaan. Dat wil ik zo veel mogelijk voorkomen.

Voor de instandhouding van het Nederlandse spoornetwerk worden, gegeven het bovenstaande, diverse activiteiten uitgevoerd. Dit gaat onder andere om inspecties, dagelijks kleinschalig onderhoud, periodiek groot onderhoud en vervangingen, schoonmaak en incidenteel herstel. Op het spoor is weinig sprake van ongepland uitgesteld of achterstallig onderhoud. Het Rotterdamse havengebied, waar veel goederenvervoerders gebruik van maken, is hierop een belangrijke uitzondering[3]. Mijn doel is om achterstallig onderhoud in de Rotterdamse haven weg te werken en om te voorkomen dat in de toekomst ongepland uitgesteld onderhoud gaat ontstaan. Binnen het spoorse domein liggen er op dit moment geen aanleg- of instandhoudingsprojecten stil door stikstofproblematiek.

Denkrichtingen voor maatregelen
Zoals eerder aangegeven, vragen de instandhoudingsbehoefte, beschikbare capaciteit op het spoor, de beschikbaarheid van personeel en de middelen op de begroting om een nieuwe balans. Omdat de onderhoudswerkzaamheden op het spoor in de komende periode toe zullen nemen en de kosten voor instandhouding stijgen, zijn er keuzes nodig om budget en prestaties meer in evenwicht te brengen en de voorspelbaarheid te vergroten.

Alles overwegende voorzie ik onder meer de volgende maatregelen:

- *Efficiëntere uitvoering.* Samen met ProRail bezie ik de mogelijkheden voor een efficiëntere inzet van mensen en capaciteit voor werkzaamheden. Dit geldt zowel voor ProRail als haar samenwerking met de markt. Dit resulteert er onder andere in dat de komende jaren meer werkzaamheden overdag worden uitgevoerd en werkzaamheden meer gespreid over het jaar plaatsvinden. Dit sluit aan bij een ontwikkeling die al in 2017 met alle bij het spoor betrokken partijen is ingezet om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor op de langere termijn te borgen, het werken aan het spoor in tijden van arbeidsmarktkrapte aantrekkelijker te maken en de kosten van instandhouding omlaag te brengen. We nemen de veranderde reispatronen na de coronapandemie mee in beschouwing. Desondanks zal naar verwachting overdag en buiten de vakantieperiodes meer hinder op het spoor kunnen ontstaan. Uiteraard zal ProRail over werkzaamheden zoals gebruikelijk goed afstemmen en communiceren met vervoerders, verladers en reizigers. Ook

[3] Kamerstuk 29984, nr. 954.

stemmen ProRail en Rijkswaterstaat hun werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af.[4]
- *Gerichte keuzes in maatschappelijke ambities en ontwikkelingen*. Klimaatneutrale en circulaire infrastructuurprojecten en schoon en emissieloos bouwen zijn belangrijke doelen in het BKN spoor. Aanvullende duurzaamheidsambities, zoals het vergroenen van grijs oppervlak en het bevorderen van biodiversiteit rond het spoor, kunnen nu niet onder de basiskwaliteit opgenomen worden. Daarnaast bezie ik voor een ontwikkeling als klimaatadaptatieve infrastructuur nog wat passend is om op te nemen in het BKN spoor.
- *Kritisch afwegen beheer en onderhoud van stations*. Stations in Nederland zijn over het algemeen van een hoog voorzieningen- en kwaliteitsniveau. De middelen voor instandhouding dragen daar voor een deel aan bij. De stations behouden hun reguliere schoonmaak en blijven onverminderd toegankelijk voor iedereen, maar de optimale frequentie van de periodieke constructieve schoonmaak zal opnieuw worden bezien. Onderhoud van ongebruikte fietsenstallingen wordt afgeschaald.
- *Kritisch afwegen wisselverwarming*. Het klimaat verandert en het gemiddelde aantal winterse dagen neemt af. Daardoor ontstaat op termijn een lagere behoefte aan wisselverwarming. Waar de wisselverwarming vervangen moet worden, zal kritisch worden afgewogen of deze essentieel is om bij winters weer een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden. Dit kan betekenen dat de dienstregeling bij winterweer eerder zal overgaan op een landelijk uitgedunde dienstregeling. Door vooraf kenbaar te maken dat de dienstregeling 'uitgedund' wordt, kunnen gebruikers van het spoor zich hierop voorbereiden.

Met de hierboven geschetste denkrichtingen bieden we een goede basiskwaliteit van onze spoorinfrastructuur. Er resteert vanaf 2026 een budgettaire opgave waarvoor ik oplossingen in kaart breng binnen de budgettaire kaders van het Mobiliteitsfonds. Daarbij zijn keuzes als een schuif van aanleg naar instandhouding niet uit te sluiten. In de komende periode maak ik deze dekkingsopties verder concreet.

Onderzoeken voor instandhouding op de lange termijn
In de komende periode zal ik samen met ProRail langs een aantal denklijnen onderzoeken hoe de doelmatigheid van de instandhouding op de langere termijn (vanaf 2030) verder kan worden verbeterd:
- Allereerst onderzoeken we hoe differentiatie in het netwerk kan bijdragen aan lagere instandhoudingskosten. Differentiatie in het netwerk betekent dat er binnen de ruimte die TEN-T biedt, verschillende eisen aan de spoorse assets worden gesteld, afhankelijk van het gebruik. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de eisen die militaire mobiliteit aan het netwerk stellen.
- Ook zullen we de doelmatigheidskansen van digitalisering onderzoeken. De ontwikkeling naar 5G in de trein kan bijvoorbeeld leiden tot minder leidingen en kabels rondom het spoor, wat het toekomstige onderhoud eenvoudiger en goedkoper maakt.
- Daarnaast zullen we onderzoeken of en hoe stations in de toekomst meer gestandaardiseerd kunnen worden. Dat bespaart aanlegkosten, maar betekent ook dat bij vernieuwing wordt bekeken hoe het toekomstige onderhoud van het station zo doelmatig mogelijk kan worden ingericht.

[4] Uw Kamer is hierover geïnformeerd in de brief over strategische keuzes bereikbaarheid van 19 maart jl. (Kamerstuk 2024Z04527).

- Tot slot onderzoeken we de effecten van een mogelijke instandhoudingsaanpak, waarbij een baanvak voor een wat langere periode uit dienst wordt genomen en veel meer soorten werkzaamheden in die periode in één keer worden uitgevoerd, waardoor het baanvak daarna voor veel langere tijd zonder buitendienststellingen kan.

Maakbaarheid instandhouding
In de budgetreeksen die ProRail opstelt, is rekening gehouden met de maakbaarheid van de opgave. ProRail werkt met een zogenaamd 'masterplanproces'. Daarbij maakt ProRail haar onderhouds- en aanlegplannen voor de komende zeven jaar bekend en zoekt daarover afstemming met de markt. Zo weten bijvoorbeeld aannemers en andere marktpartijen wat er aankomt. De door ProRail geplande werkzaamheden zijn verwerkt in de financiële reeksen die door PwC zijn gevalideerd en als maakbaar zijn beoordeeld, waarbij PwC wel uitdagingen ziet onder meer vanwege de arbeidsmarktkrapte. Daarnaast maakt ProRail geleidelijk een beweging om meer onderhoud en vernieuwing overdag uit te voeren, om te zorgen dat de instandhoudingsopgave maakbaar is en blijft. Gegeven de verwachte groei van het aantal treinen zijn er immers niet genoeg treinvrije periodes om de instandhoudingsbehoefte uit te voeren.

Vervolgproces en budgettaire verwerking
Na het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 28 maart aanstaande ga ik in gesprek met stakeholders en gebruikers via de reguliere overleggen. Ook maak ik in de komende periode de dekkingsopties voor de budgettaire opgave verder concreet, inclusief de maatschappelijke effecten. Hierbij zal aandacht zijn voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties en voorzieningen rond het spoor, waaronder zorg- en onderwijsinstellingen. Met deze stappen werk ik toe naar finale besluitvorming over het BKN spoor, die voor de zomer van 2024 moet plaatsvinden. De budgettaire verwerking kan vervolgens plaatsvinden in de ontwerpbegroting voor 2025.

Tot slot
In de komende jaren is het zaak om voortdurend de balans te bewaken tussen wat nodig, maakbaar en mogelijk is met het BKN spoor. Ik zal dat nauwgezet monitoren. Uiteraard wordt hiermee ruimte gehouden voor nieuwe beleidskeuzes die een volgend kabinet kan maken.

Hoogachtend,

mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16200
Extern Zaak ID	2281641
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.f
Titel	Mobiliteit: Intentieovereenkomst Verbetering N231 Zuid (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

De provincie Noord-Holland gaat samen met de gemeente Aalsmeer en de Vervoerregio Amsterdam onderzoeken hoe de doorstroming op de kruispunten van de N231 met de Bachlaan en de Mijnsherenweg in Aalsmeer verbeterd kan worden. De kruisingen worden tijdens het groot onderhoud in 2025 aangepakt. Deze intentieovereenkomst waarborgt een aantal samenwerkings- en financiële afspraken om de reconstructie gezamenlijk verder technisch uit te werken.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Kool
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144722
marcel.kool@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 JULI 2024

Kenmerk
2281641/2281756

Uw kenmerk

Betreft: Intentieovereenkomst verbetering N231-zuid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het aangaan van een intentieovereenkomst met de Vervoerregio Amsterdam en gemeente Aalsmeer. Doel van de overeenkomst is het maken van financiële en samenwerkingsafspraken over de reconstructie van twee kruispunten (Bachlaan en Mijnsherenweg) en de daar aangrenzende wegvlakken op de N231 (Legmeerdijk) zuid. Deze reconstructie wordt gelijktijdig met het groot onderhoud aan de N231 zuid uitgevoerd.

Inleiding

De N231 (Legmeerdijk) Zuid is een belangrijke ontsluitingsweg voor Kudelstaart en Aalsmeer en ligt tussen de Burgemeester Kastelijnweg in Aalsmeer en de grens met Zuid-Holland. De weg is toe aan groot onderhoud. Ook hebben met name de kruispunten met de Bachlaan en Mijnsherenweg in de spits een (groeiend) capaciteitsprobleem. Dit heeft regelmatig lange files en sluipverkeer tot gevolg. Bovendien zijn in Kudelstaart twee woningbouwprojecten van ongeveer 550 woningen in voorbereiding, die vanaf 2024 voor extra verkeersaanbod zorgen. Hiermee komt de verkeersafwikkeling op de N231 zuid en het woon- en leefklimaat in Kudelstaart verder onder druk te staan. Daarom hebben de gemeente Aalsmeer en Vervoerregio Amsterdam (VRA) de wens uitgesproken de doorstroming op de genoemde kruisingen te verbeteren. De provincie deelt deze wens.

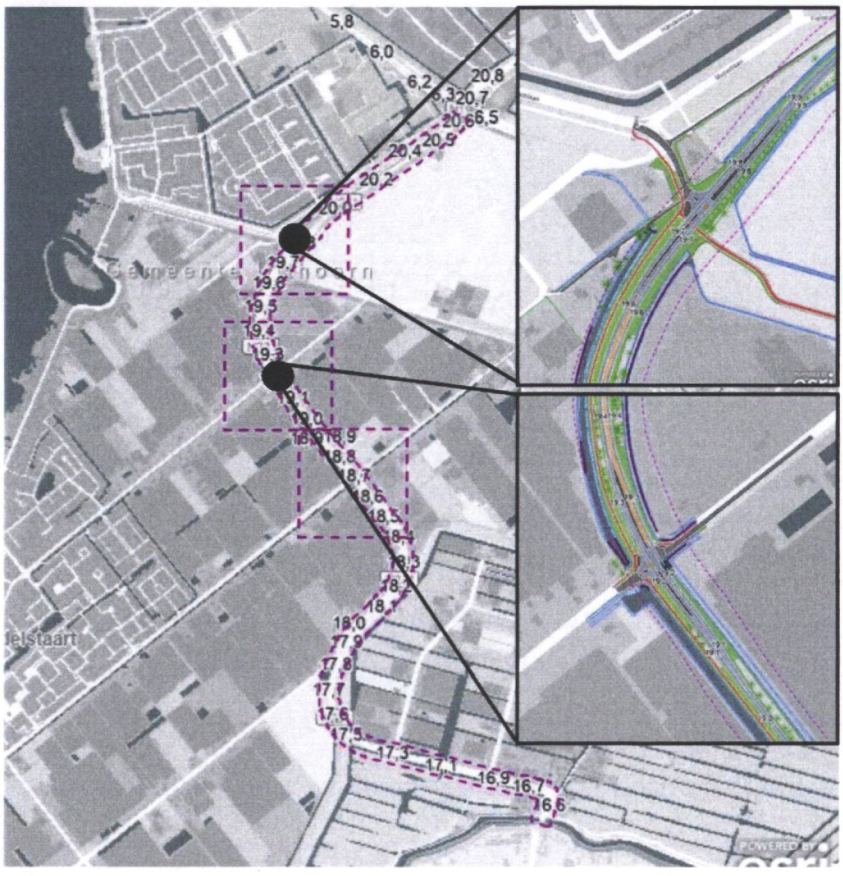
Het project: Reconstructie N231-Bachlaan en N231-Mijnsherenweg

Om de doorstroming van de N231 zuid te verbeteren, heeft de gemeente Aalsmeer, in samenwerking met de provincie en de VRA, een aantal maatregelen geïnitieerd die samen de reconstructie vormen. Het gaat onder andere om het opheffen van de busstrook tussen Bachlaan en Mijnsherenweg en het vergroten van de capaciteit van de kruisingen. De huidige busstrook wordt alleen gebruikt door bussen die in de spits een file richting het noorden willen passeren. Dit is straks niet meer

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

nodig door verbeterde doorstroming op het kruispunt met de Bachlaan. De bussen hebben ook profijt van de verbeterde doorstroming richting het zuiden.



Figuur 1 | Geografische scope van het geplande groot onderhoud op de N231 Zuid, met daarin de reconstructie van de twee kruisingen (N231-15) uitgelicht.

Intentieovereenkomst

De gemeente Aalsmeer, de VRA en de provincie hebben de intentie uitgesproken om de capaciteit van de twee kruisingen te verbeteren. De investeringskosten voor de verbetermaatregelen worden samen gedragen. Deze intentie is vastgelegd in een intentieovereenkomst.

Kostenverdeling

De provincie, de VRA en gemeente Aalsmeer hebben de intentie uitgesproken dat alle drie de partijen een evenredig deel van de investeringskosten voor de verbetermaatregelen gaan bijdragen. Zodra het project ver genoeg is uitgewerkt om te promoveren naar de planfase, wordt via het iMPI bij u een krediet aangevraagd met hiervoor

genoemde verdeling als dekking voor de verbetermaatregelen. Voor zowel de gemeente als de provincie is sprake van areaaluitbreiding. Hierdoor hebben beide partijen te maken met een beperkte toename van de onderhoudskosten.

Tot slot

Met het ondertekenen van de intentieovereenkomst zetten wij een belangrijke stap naar een betere doorstroming van het verkeer op de N231 zuid op de korte termijn.

Volgens de huidige planning is het project in Q2/Q3 van 2025 voldoende uitgewerkt om een realisatieovereenkomst te sluiten, wat wordt meegenomen bij de actualisatie van het iMPI.

Om op lange termijn de (resterende) capaciteitsproblemen op te lossen, is in de overeenkomst ook afgesproken om te gaan studeren op een toekomstbestendige en robuuste inrichting van de N231-zuid. Bij dat traject wordt ook de gemeente Uithoorn betrokken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16174
Extern Zaak ID	2270671
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	9.g
Titel	Mobiliteit: Provinciale bijdrage Weg om de Zuid, Hoofddorp (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

De provincie werkt in het project ‘Weg om de Zuid’ samen met de gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam aan het verbeteren van de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze weg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is belangrijk voor de ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in de regio. De provincie is van plan haar bijdrage aan Weg om de Zuid te verhogen van € 55 naar € 58 miljoen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG HOOFDDORP

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

C.H.M. Langeveld

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416

LANGEVELDC@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

2270671/ 2270679

Uw kenmerk

Betreft: Provinciale bijdrage
Project: Weg om de Zuid, Hoofddorp

Geacht college,

Wij willen u graag infomeren over het GS-besluit van 16 juli jl. dat wij hebben genomen over de provinciale bijdrage aan het project Weg om de Zuid. Wij gaan bij de eerste begrotingswijziging 2025 aan PS voorstellen de bijdrage voor Weg om de Zuid te verhogen van € 55 naar 58 miljoen. Het gaat om een lumpsum bijdrage van de provincie aan de gemeente, die niet in aanmerking komt voor indexatie.

Wij verbinden aan de (extra) provinciale bijdrage voor het project Weg om de Zuid de volgende voorwaarden:

- Het project Weg om de Zuid levert een robuuste bijdrage aan de duurzame bereikbaarheid van de verstedelijkingsopgave in de gemeente Haarlemmermeer
- Er een kwalitatief hoogstaande fietsroute wordt gerealiseerd;
- De inpassing van de weg onder het spoor verkeersveilig is;
- Er een goede inpassing is van de beoogde NNN-verbinding.

Bij de nader uit te werken Realisatieovereenkomst (ROK) zullen wij op basis van de onderliggende stukken het project onder andere hierop toetsen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Bijlage: Brief aan PS met kenmerk 2270671/ 2270677

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

C.H.M. Langeveld

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416

LANGEVELDC@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

2270671/ 2270682

Uw kenmerk

Betreft: Provinciale bijdrage
Project: Weg om de Zuid, Hoofddorp

Geacht bestuur,

Wij willen u graag infomeren over ons besluit van 16 juli2024 dat wij hebben genomen over de provinciale bijdrage aan het project Weg om de Zuid. Wij gaan bij de eerste begrotingswijziging 2025 aan PS voorstellen de bijdrage voor Weg om de Zuid te verhogen van € 55 naar 58 miljoen. Het gaat om een lumpsum bijdrage van de provincie aan de gemeente Haarlemmermeer, die niet in aanmerking komt voor indexatie.

Wij verbinden aan de (extra) provinciale bijdrage voor het project Weg om de Zuid de volgende voorwaarden:

- Het project Weg om de Zuid levert een robuuste bijdrage aan de duurzame bereikbaarheid van de verstedelijkingsopgave in de gemeente Haarlemmermeer
- Er een kwalitatief hoogstaande fietsroute wordt gerealiseerd;
- De inpassing van de weg onder het spoor verkeersveilig is;
- Er een goede inpassing is van de beoogde NNN-verbinding.

Bij de nader uit te werken Realisatieovereenkomst (ROK) zullen wij op basis van de onderliggende stukken het project onder andere hierop toetsen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Bijlage Brief aan PS met kenmerk 2270671/ 2270677

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
C.H.M. Langeveld
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416
LANGEVELDC@Noord-Holland.nl

Verzenddatum
18 JULI 2024

Kenmerk
2270671/ 2270677

Uw kenmerk

Betreft: Weg om de Zuid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de voortgang van de planuitwerking voor Weg om de Zuid. Bij dit project van de gemeente Haarlemmermeer is de provincie Noord-Holland betrokken als één van de partners.

Woningbouwambities
Overheden werken in het project Weg om de Zuid nauw samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg (NBW). De Nieuwe Bennebroekerweg vanaf de provinciale weg N205 naar rijksweg A4 is een belangrijke schakel in het regionale netwerk. Er komen tot 2040 circa 20.000 woningen bij in de Westflank van de Haarlemmermeer. Door de geplande woningbouw in het stationsgebied van Hoofddorp is daar straks minder ruimte voor de auto. De NBW gesitueerd tussen Hoofdorp en Nieuw Vennep is daarmee als gebiedsontsluitingsweg voorwaardelijk voor de groeiambities van de regio. Daarnaast wordt door partijen gewerkt aan de realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer route (HOV zuidwest) en doorfietsroutes.

Op 5 juni 2024 was de stuurgroep 'Weg om de Zuid' met portefeuillehouders van de gemeente, provincie en de Vervoerregio Amsterdam. De stuurgroep heeft ingestemd met het zogeheten geoptimaliseerde voorkeursalternatief (VKA). Er komt nog een aanvullende uitwerking naar de mogelijke routes voor fietsers onder het spoorwegviaduct. Besloten is ProRail uit te nodigen om deel te nemen aan de stuurgroep. De gemeente gaat met de rapportage over het geoptimaliseerde VKA op 18 juli voor besluitvorming naar de Raad.

Bijdrage provincie
Er is medio 2019 bij het beëindigen van het provinciale project Duinpolderweg (verlengen en ombouwen van de NBW tot regionale verbindingsweg tussen N208 en A4) gesproken over een bijdrage van

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

€ 55 mln. van de provincie voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. In de meerjarenbegroting infrastructuur is er ruimte voor deze bijdrage, met aftrek van (reeds) gemaakte studiekosten. Bij de bespreking in de stuurgroep bleek dat er een tekort op de begroting is van € 9 mln. De VRA en Haarlemmermeer hebben aangegeven hun bijdragen te willen indexeren. De vraag is gesteld aan de provincie of wij ook bereid zijn hierin mee te doen. Wij zijn bereid onze bijdrage voor 1/3 van het tekort met maximaal € 3 miljoen te verhogen.

Wij verbinden aan de (extra) provinciale bijdrage voor het project Weg om de Zuid de volgende voorwaarden:

- Het project Weg om de Zuid levert een robuuste bijdrage aan de duurzame bereikbaarheid van de verstedelijkingsopgave in de gemeente Haarlemmermeer;
- Er een kwalitatief hoogstaande fietsroute wordt gerealiseerd;
- De inpassing van de weg onder het spoor verkeersveilig is;
- Er een goede inpassing is van de beoogde NNN-verbinding.

Bij de nader uit te werken Realisatieovereenkomst (ROK) zullen wij op basis van de onderliggende stukken het project hierop toetsen.
Wij zullen bij de eerste begrotingswijziging 2025 een uitgewerkt voorstel aan u voorleggen voor de financiële bijdrage van de provincie aan het project. Het gaat om een lumpsum bijdrage van de provincie, die niet in aanmerking komt voor indexatie.

Tot slot

De bestuurders van de stuurgroep vinden het belangrijk om Provinciale Staten en de Raad van Haarlemmermeer goed te betrekken bij en te informeren over het project Weg om de Zuid. Daarom ontvangt u bijgevoegd het Rapport Beslisinformatie Voorkeursalternatief Nieuwe Bennebroekerweg.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris voorzitter

H.J. Schartman A.Th.H. van Dijk

1 bijlage: Rapport Beslisinformatie Nieuwe Bennebroekerweg

Kopie aan Gemeente Haarlemmermeer; Vervoerregio Amsterdam



Rapport Beslisinformatie Voorkeursalternatief Nieuwe Bennebroekerweg

Weg om de Zuid

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

gemeente Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk
Gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio
Amsterdam en provincie Noord-Holland.
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie
Henk Roolvink,
Tekeningen
Jeanette Krol

Juni 2024

Samenvatting

Geoptimaliseerd voorkeursalternatief Weg om de Zuid

Gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland werken in het project Weg om de Zuid samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een belangrijke schakel in het regionale infrastructuurnetwerk en heeft daarmee een belangrijke functie als Weg om de Zuid. Er komen tot 2040 circa 20.000 woningen bij in de Haarlemmermeer. Door onder andere de woningbouwopgave in het stationsgebied van Hoofddorp is er straks minder ruimte voor de auto in het centrum. De Nieuwe Bennebroekerweg is daardoor de gebiedsontsluitingsroute die voorwaardelijk is voor de groeiambities. Bovendien is met de huidige autonome groei de verwachting al dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg onvoldoende door kan stromen.

In januari 2022 hebben de opdrachtgevende partijen ingestemd met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief. Nadere afspraken hierover zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst die op 9 december 2022 is vastgesteld. Een opgave voor de verdere uitwerking was om te onderzoeken of het voorkeursalternatief beter passend kan worden gemaakt bij de gereserveerde middelen, met behoud van doelbereik en rekening houdend met de verkeersintensiteit op de Nieuwe Bennebroekerweg. Bovendien is conform de samenwerkingsovereenkomst een aantal knelpunten onderzocht op de kruisingen. Tot slot is er inmiddels meer bekend over de inrichting van het stations- en centrumgebied van Hoofddorp en zijn de infrastructurele ambities vastgelegd in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2040 (VSP). Deze ontwikkelingen hebben impact op de verkeersafwikkeling- en intensiteit. Het uitgangspunt is en blijft dat de inpassing van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) binnen het project Weg om de Zuid mogelijk wordt gemaakt.

Op basis van deze ontwikkelingen is in de afgelopen periode nader onderzoek gedaan, en dit heeft geleid tot vijf optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief. Dit rapport omvat de beslisinformatie die nodig is om tot het vaststellen van een geoptimaliseerd voorkeursalternatief te komen. Het rapport is gebaseerd op onderliggende onderzoeksrapportages.

De vijf optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief zijn de volgende:

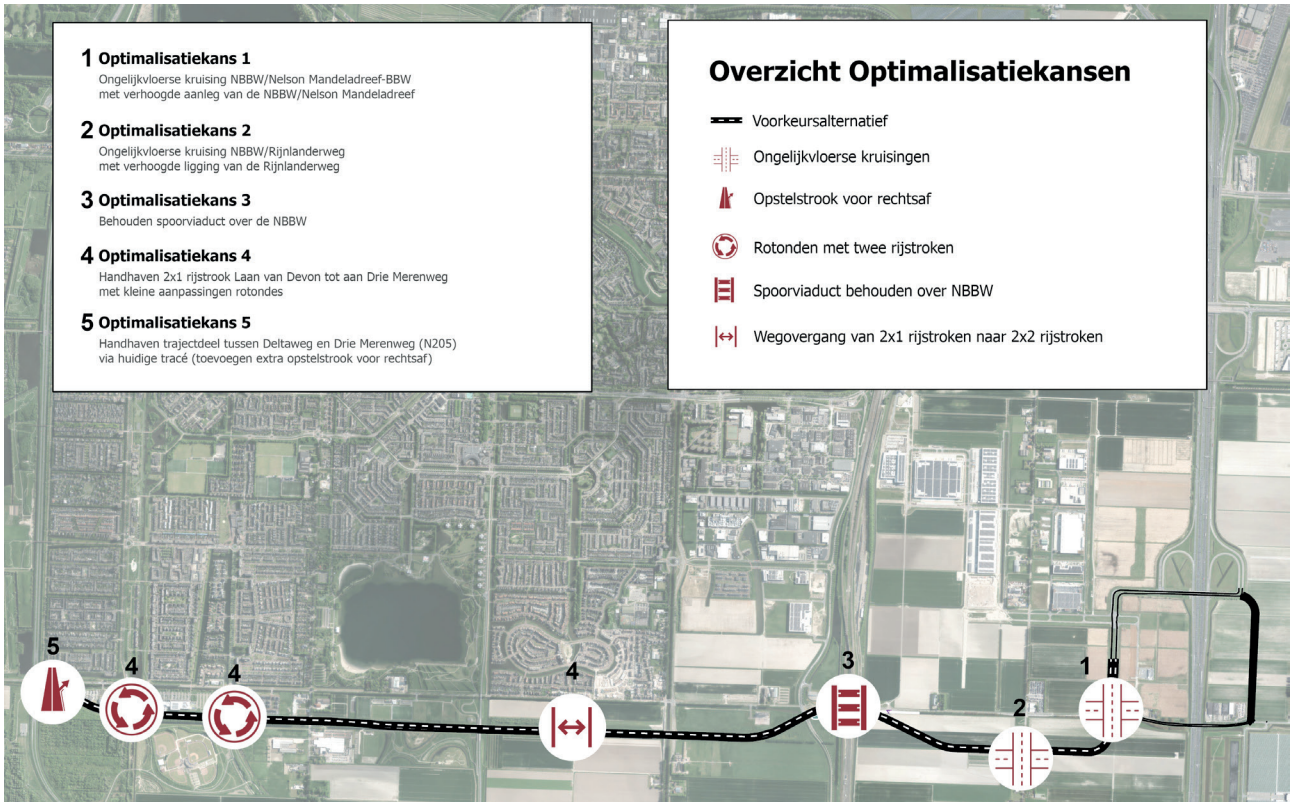
a) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef en de Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef.
b) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg.
c) Behouden van het spoorviaduct met aanleg van 2x2 rijstroken onder het spoorviaduct door, waarbij landbouwverkeer meerijdt over de hoofdrijbaan, en binnen het spoorviaduct aan de zuidkant danwel de noordkant een fietsroute onder het spoor wordt aangelegd. Daarbij wordt de nog aan te leggen kruising PARK21 uitgebreid met een aansluiting op de bestaande Bennebroekerweg, om landbouwverkeer in staat te stellen aan de oostkant van en naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden, en om verkeer van en naar Rijsenhout goed te kunnen ontsluiten.
d) Voor gemotoriseerd verkeer handhaven van 2x1 rijstroken op het deel vanaf de Laan van Devon tot aan de aansluiting Driemerenweg. Voor een goede aansluiting op het lokale wegennet en vanuit robuustheid, dienen de tussenliggende rotondes uitgebreid te worden tot 2 rijstroken.

e) Handhaven van het trajectdeel tussen de Deltaweg en N205 via het huidig tracé. Wat betreft het spoorviaduct is een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Voor het definitief ontwerp wordt opnieuw zo'n verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd om de verkeersveiligheid onder het spoorviaduct te garanderen. Dit pakken we met onze samenwerkingspartners de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam in gezamenlijkheid op.

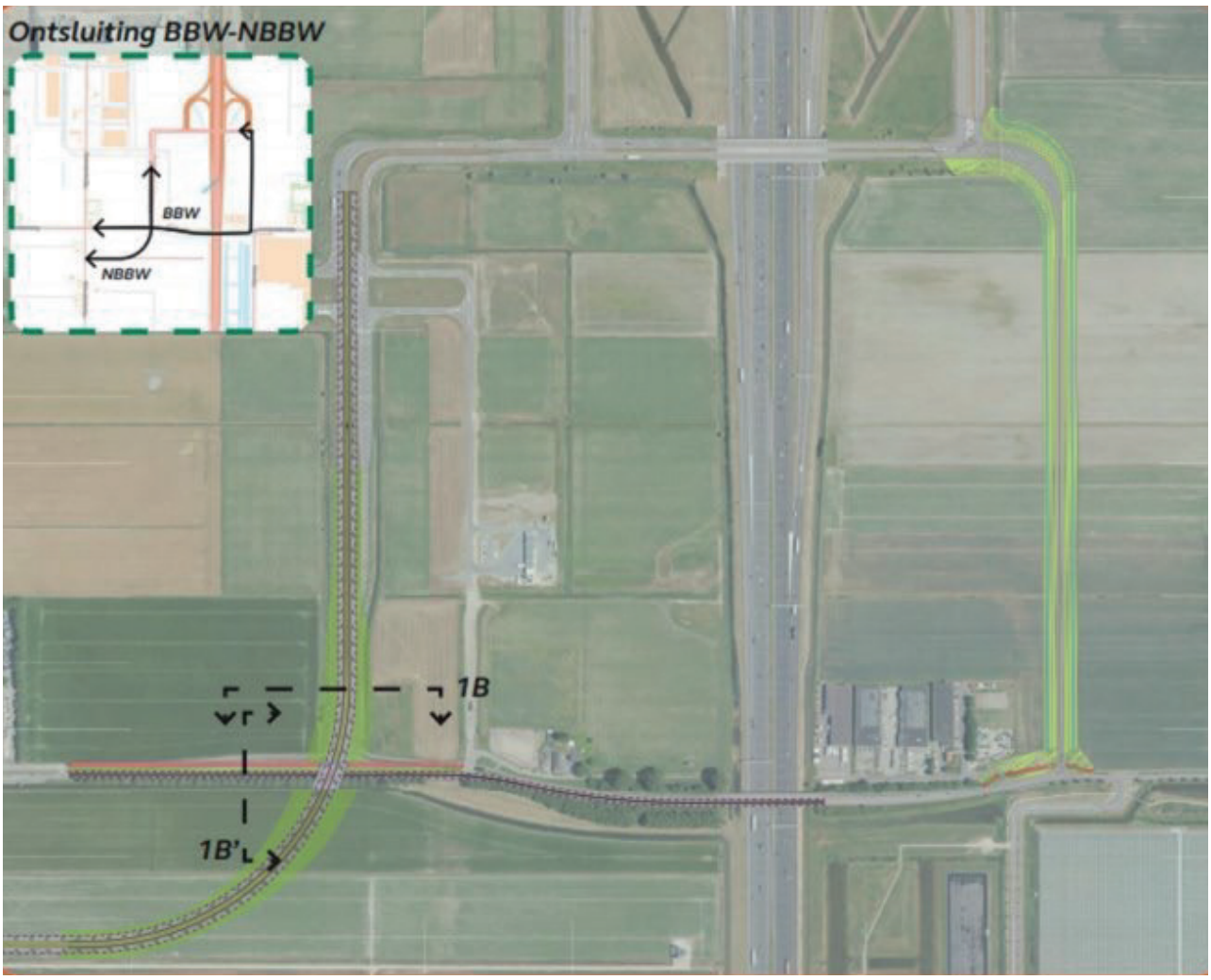
Bovenstaande betekent, net als bij het voorkeursalternatief in 2022, nog steeds de aanleg van 2x2 rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en de Laan van Devon, waarvan het oostelijke deel tot aan het spoorviaduct een nieuwe weg is, ongeveer 200 meter ten zuiden van de Bennebroekerweg.

De totale kosten voor dit geoptimaliseerde voorkeursalternatief worden met prijspeil 2023 op € 130,6 miljoen euro geraamd. Dit past binnen de middelen die beschikbaar zijn gesteld door de drie opdrachtgevende partijen indien deze middelen worden geïndexeerd.

Pas wanneer er een besluit is genomen over de voorkeursroute van het HOV Haarlemmermeer zuidwest, is duidelijk op welk deel van het tracé binnen het projectgebied Weg om de Zuid meerijdt. Dan kan worden bekeken of er nog optimalisaties nodig zijn voor de kruisingen. Het uitgangspunt blijft dat de aanleg van een busstrook vanaf de Laan van Devon tot de rotonde Deltaweg ruimte-technisch mogelijk moet blijven.



Figuur 1: Overzichtskaartje met optimalisatiekansen



Figuur 2: Overzichtskaartje met aan rechterzijde een Oostelijke ontsluiting A4

Een belangrijke randvoorwaarde is de aanleg van een oostelijke aansluiting op de A4. Zonder een oostelijke aansluiting, moet het verkeer vanuit het oosten eerst door het gebied van Schiphol Trade Park om op de A4 te komen. De aansluiting zorgt voor een betere verspreiding van het lokale verkeer. Bovendien is de aansluiting randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising met de Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg. De omgeving staat achter een oostelijke aansluiting. De oostelijke aansluiting wordt gefinancierd uit de middelen die beschikbaar zijn gesteld door de gemeente Haarlemmermeer. Het voorstel van de gemeente Haarlemmermeer is om de oostelijke aansluiting in de uitwerkfase als onderdeel van het project Weg om de Zuid verder uit te werken.

Na de besluitvorming over de optimalisaties van het voorkeursalternatief door de partners wordt de uitwerking van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief voortgezet. Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat in Q3 2028 kan worden gestart met de realisatie van het westelijk deel, en in Q4 2030 met de realisatie van het oostelijk deel van het tracé.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **4**

1. Aanleiding **10**

2. Weg om de Zuid als onderdeel van grotere opgave **11**

2.1. Opgave Weg om de Zuid 11

2.2. Doel project Weg om de Zuid 13

3. Optimalisatiekansen voor voorkeursalternatief **14**

3.1. Waarom optimaliseren? 14

3.1.1. Basisuitgangspunten voor het verder uitwerken van de optimalisatiekansen 14

3.1.2. Belangrijke inzichten uit het Verkeerstructuurplan Hoofddorp 15

3.1.3. Wat is onderzocht? 15

3.1.4. Hoe is de omgeving betrokken? 16

3.2. Geactualiseerde verkeerscijfers op basis van het Verkeersstructuurplan 17

3.2.1. Verkeersintensiteit projectgebied Weg om de Zuid 17

3.2.2. Benodigde maatregelen voor voldoende verkeersdoorstroming 17

3.3. Toelichting optimalisatiekansen ruimtelijke inpassing Weg om de Zuid 18

3.3.1. Optimalisatiekans 1: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/ Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef 20

3.3.2. Optimalisatiekans 2: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg 22

3.3.3. Optimalisatiekans 3: Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg 23

3.3.4. Optimalisatiekans 4: Handhaven 2x1 rijstrook Laan van Devon tot aan Drie Merenweg met kleine aanpassingen rotondes 27

3.3.5. Optimalisatiekans 5: Handhaven trajectdeel tussen Deltaweg en Drie Merenweg (N205) via huidig tracé 29

3.4. HOV-verbinding over Weg om de Zuid 30

3.5. Fietsverbinding over Weg om de Zuid 32

3.6. Natuur en water in het gebied Weg om de Zuid 33

3.7. Kostenraming en planning 33
3.7.1. Beschikbare middelen 33
3.7.2. Kostenraming geoptimaliseerd voorkeursalternatief en vergelijking met kostenraming voorkeursalternatief 2022 34
3.7.3. Planning 35

4. Meekoppelkansen en raakvlakprojecten 37
4.1. Meekoppelkansen 37
Oostelijke aansluiting op de A4 37
Ontsluiting naar STP-terrein 37
4.2. Raakvlakprojecten 38
4.3. Aandachtspunten voor de verdere uitwerkfase 38

Bijlage A: Voorkeursalternatief - januari 2022 40

Bijlage B: Draagvlaknotitie 42

1. Inleiding 42
1.1 Doel 42
1.2 Leeswijzer 42

2. Participatie 42
2.1 Afstemming met overige partijen 43

3. Participatie per optimalisatiekans 43
3.1 Kruising Nieuwe Bennebroekerweg /Nelson Mandeladreef en Bennebroekerweg 43
3.2 Kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg 45
3.3. Aansluiting PARK21 45
3.4 Onderdoorgang spoorviaducten 45
3.5 Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg tot Laan van Devon 46
3.6 Laan van Devon naar het westen 46
3.7 Zoekgebied deelgebied 4 47

1. Aanleiding

Voor u ligt het rapport beslisinformatie ten behoeve van een geoptimaliseerd voorkeursalternatief van het project Weg om de Zuid (voorheen: project opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg). Dit rapport beschrijft de hoofdlijnen van de bevindingen uit het onderzoek dat afgelopen jaar is uitgevoerd naar de optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief.

De Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een belangrijke schakel in het regionale infrastructuurnetwerk en heeft daarmee een belangrijke functie als Weg om de Zuid. Er komen tot 2040 circa 20.000 woningen bij in Haarlemmermeer. Ook groeit het aantal banen en voorzieningen, zoals scholen en winkels. De woningbouwlocaties in Haarlemmermeer kennen een sterke relatie met de metropoolregio Amsterdam. Een groot deel van deze woningen en voorzieningen worden in het stationsgebied van Hoofddorp gerealiseerd, waarbij ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers, fietsers, pleinen en groen. Dat betekent dat er minder ruimte is voor autoverkeer. De Nieuwe Bennebroekerweg is daardoor de gebiedsontsluitingsroute die voorwaardelijk is voor de groeiambities. Bovendien is met de huidige autonome groei de verwachting al dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg onvoldoende door kan stromen.

Gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland werken in het project Weg om de Zuid samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. In januari 2022 hebben zij ingestemd met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief, waarbij er mogelijk optimalisatiekansen zijn voor het voorkeursalternatief en waarbij de verdichtingsopgave bij het station van Hoofddorp een van de uitgangspunten is. Op 9 december 2022 is een samenwerkingsovereenkomst getekend door de drie partijen voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.

Een opgave voor de verdere uitwerking was om te onderzoeken of het voorkeursalternatief beter passend kan worden gemaakt bij de gereserveerde middelen, met behoud van doelbereik en rekening houdend met de verkeersintensiteit op de Nieuwe Bennebroekerweg. Bovendien is een aantal knelpunten onderzocht op de kruisingen. Tot slot is er inmiddels meer bekend over de inrichting van het stations- en centrumgebied van Hoofddorp en zijn de infrastructurele ambities voor de gemeente Haarlemmermeervastgelegd in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2040 (VSP). Deze ontwikkelingen hebben impact op de verkeersafwikkeling- en intensiteit. Het uitgangspunt is en blijft dat de inpassing van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) op de Weg om de Zuid mogelijk wordt gemaakt.

Deze nieuwe inzichten geven aanleiding om het voorkeursalternatief te optimaliseren. Alle inzichten, ontwikkelingen en optimalisatiekansen zijn besproken met belangrijke stakeholders en in participatie met inwoners. Dit rapport omschrijft de hierboven benoemde ontwikkelingen uitgebreider en geeft de beslisinformatie voor de optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief weer. Afgelopen jaar zijn ook de wensen van de omgeving verder geïnventariseerd.

2. Weg om de Zuid als onderdeel van grotere opgave

2.1. Opgave Weg om de Zuid

De Nieuwe Bennebroekerweg is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk van gemeente Haarlemmermeer en de metropoolregio Amsterdam. Het belang van deze schakel neemt in de toekomst verder toe. Gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben het plan om de Nieuwe Bennebroekerweg op te waarderen om op die manier nieuwe ontwikkelingen in de regio mogelijk te maken. Deze verkeersader is randvoorwaardelijk voor de geplande woningbouwopgave, maar dat is slechts een van de opgaven waar de weg aan bijdraagt. In deze paragraaf wordt omschreven op welke wijze het project Weg om de Zuid onderdeel is van de ontwikkelingen in het projectgebied.

Een groeiende regio

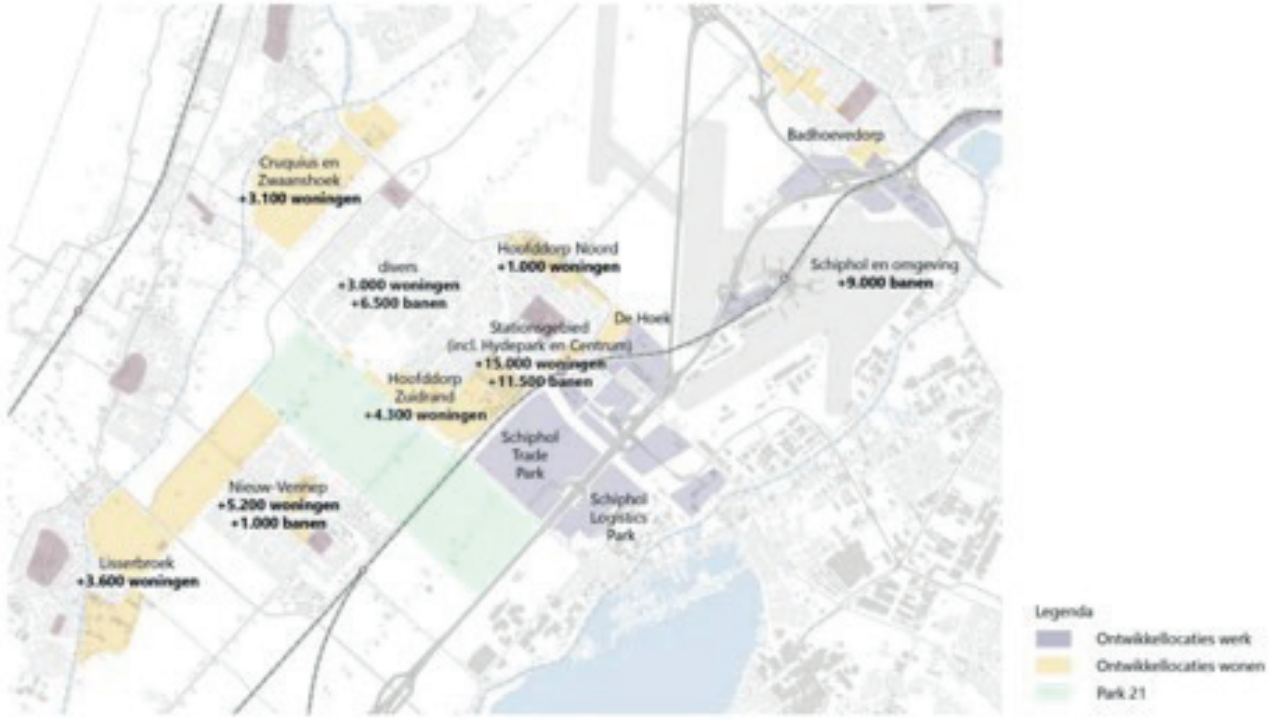
Gemeente Haarlemmermeer groeit: er worden circa 20.000 woningen gerealiseerd tot 2040. Dat betekent een forse stijging ten opzichte van de huidige 160.000 inwoners. Een substantieel deel van deze woningen wordt gerealiseerd binnen het stationsgebied van Hoofddorp. Op andere plekken worden nieuwe wijken gerealiseerd buiten het bestaande stedelijk gebied, zoals Nieuw-Vennep West. Deze groei is nodig, want de regio rondom Amsterdam en Schiphol Airport is economisch in ontwikkeling. Bovendien is er een landelijk woningtekort. Gemeente Haarlemmermeer draagt op basis van de Woondeal MRA (d.d. 15 maart 2023) bij aan het bouwen van de benodigde nieuwe woningen voor 2030.

Woningbouw is noodzakelijk, maar daarvoor geldt ‘eerst bewegen en dan bouwen’. Ofwel: eerst borgen dat inwoners en bezoekers van de gemeente zich ook bij groei kunnen blijven voortbewegen, dan pas woningen realiseren. In het borgen van deze bereikbaarheid is de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg naast de aanleg van HOV en doorfietsroutes noodzakelijk, anders loopt het verkeer in de regio vast.

Met de groei van het aantal woningen trekken er niet alleen meer mensen naar de regio. Er komt ook meer bedrijvigheid – onder andere rondom de te realiseren gebiedsontwikkeling De President aan de Nieuwe Bennebroekerweg en Schiphol Trade Park. De groei van inwoners vraagt om meer scholen, sportlocaties en andere (recreatie) voorzieningen. Een voorbeeld van een geplande recreatievoorziening is PARK21 ten zuiden van de Nieuwe Bennebroekerweg

Doorstroming en bereikbaarheid

Met deze groei neemt ook de verkeersdrukte toe, zowel in het openbaar vervoer als op de weg, en zowel privé als zakelijke automobiliteit. Het VSP Hoofddorp 2040 zet in op prettig bewegen in Hoofddorp, waarbij mensen vrije keuze hebben in het vervoersmiddel en daarbij verleid worden om te kiezen voor HOV en de fiets. Waarbij aandacht is voor alle mobiliteiten. Met de nieuwe Centrumvisie Hoofddorp is de ambitie uitgesproken om Hoofddorp autoluw te maken, met ruimte voor HOV en de aantrekkelijke fietspaden in het centrum en stationsgebied. Dat betekent wel dat autoverkeer zich goed moet afwikkelen rondom het centrum en dat huidige en toekomstige woningbouwlocaties goed worden ontsloten.



Figuur 3. Ontwikkellocaties werk en wonen gemeente Haarlemmermeer

Van belang is dat project Weg om de Zuid de belangrijke te realiseren hoogwaardig, snelle en betrouwbare openbaar vervoer verbinding Haarlemmermeer zuidwest mogelijk maakt. Een goede aantakking van deze HOV-lijn en vervolgens een goede doorstroming over de Weg om de Zuid zijn daarvoor van belang. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets laat de ambitie zien om de fiets steviger te positioneren, met doorfiets-, verbindings-, stads- en recreatieve routes. Door het projectgebied heen lopen in diverse richtingen belangrijke fietsverbindingen. Het is van belang dat de fietsverbindingen in stand blijven.

De opgewaardeerde Weg om de Zuid is daarmee niet alleen een weg voor auto's, maar ook een verbinding om de Zuid voor het openbaar vervoer en de fiets.

2.2. Doel project Weg om de Zuid

Het doel van het project Weg om de Zuid is om de doorstroming en capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg op orde te krijgen zodat de nog te ontwikkelen woningbouw en bedrijvigheid goed ontsloten worden en ook bestaand verkeer gebruik kan blijven maken van deze belangrijke route. Hierdoor kan verkeer snel naar de randen van de kern geleid worden en rijdt er minder doorgaand verkeer door de kern. Hierdoor verbetert de leefbaarheid en veiligheid en kan meer ruimte aan de voetganger, fietser en het openbaar vervoer gegeven worden. Het project Weg om de Zuid draagt bij aan een toekomstbestendige, bewoonbare en bereikbare metropoolregio Amsterdam. Het streven is een weg te maken waarbij aandacht is voor duurzaamheid en innovatie. Een weg van de 21e eeuw die modern, robuust en toekomstbestendig is.

Dit leidt tot de volgende twee hoofddoelstellingen:

1. *Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer.*
2. *Het verminderen van de verkeershinder (geluid, uitstoot en verkeersonveiligheid) in de leefomgeving.*

3. Optimalisatiekansen voor voorkeursalternatief

3.1. Waarom optimaliseren?

In januari 2022 hebben het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam ingestemd met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief (zie bijlage A).

Voor deze uitwerking was belangrijk om het voorkeursalternatief beter passend te maken bij de beschikbare financiële middelen en het oplossen van knelpunten. Daarnaast was het noodzakelijk de impact van de nieuwe plannen voor de verdichtingsopgave bij het station van Hoofddorp en de ontsluiting van dit gebied mee te nemen in de opgave. Deze plannen waren ten tijde van het vaststellen van het voorkeursalternatief (januari 2022) nog niet bekend. Uitvoering van deze plannen heeft impact op de verkeersstromen en verkeersafwikkeling in de regio en dus ook voor de Weg om de Zuid. In deze paragraaf staat welke toekomstige ontwikkelingen leiden tot veranderingen in de verkeersintensiteit.

3.1.1. Basisuitgangspunten voor het verder uitwerken van de optimalisatiekansen

De volgende uitwerkingen zijn de basis voor de optimalisatiekansen die zijn onderzocht:

- Conform artikel 2 lid 2 sub e van de Samenwerkingsovereenkomst zijn de resultaten van de studie over de ontsluiting van het Stationsgebied verwerkt. De basis hiervoor is het nieuwe VSP met de daaropvolgende geactualiseerde verkeerscijfers. Zie paragraaf 4.2. De geactualiseerde verkeerscijfers geven aanleiding om de nut en noodzaak voor een 2x2-weg over het westelijk deel van het tracé te heroverwegen, net zoals de kruisingen met VRI (optimalisatiekans 4).
- Conform artikel 2 lid 2 sub c van de Samenwerkingsovereenkomst is gekeken naar mogelijke versoberingen van het voorkeursalternatief. De aanzienlijke kosten voor het vervangen van het spoorviaduct, samen met andere negatieve effecten, geven aanleiding om te onderzoeken of vervangen van het spoorviaduct noodzakelijk is. Dit geeft aanleiding voor optimalisatiekansen bij het passeren van de beide sporen (optimalisatiekans 3).
- Conform artikel 2.3 van de Samenwerkingsovereenkomst zijn de functionele eisen ten behoeve van de uitwerking voor de kruisingen nader onderzocht. Dit geeft aanleiding voor optimalisatiekansen bij de kruisingen Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg, Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg en de locatie waar een aansluiting met PARK21 wordt gerealiseerd (optimalisatiekansen 1, 2 en 3).
- Conform het Plan van Aanpak (vastgesteld op 27 juni 2022) moest worden uitgewerkt wat de opties zijn voor de ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg in het zoekgebied tussen de Deltaweg en de N205. De verkeerscijfers geven nieuwe inzichten (optimalisatiekans 5).
- Conform artikel 5.10 moet er in de uitwerkfase aandacht zijn voor het (later) optimaal inpassen van HOV, met name bij de kruisingen. Doordat de studie naar HOV Haarlemmermeer zuidwest nog niet is afgerond, is de voorkeursroute nog niet duidelijk. Zie paragraaf 4.4.

3.1.2. Belangrijke inzichten uit het Verkeerstructuurplan Hoofddorp

In november 2023 is het VSP Hoofddorp 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Dit VSP biedt de hoofdlijnen voor de netwerken van Haarlemmermeer als geheel en schetst de bereikbaarheid van de gemeente. Het kijkt daarmee breed naar de verkeersontwikkelingen en de keuzes uit het VSP hebben impact op de verkeersstromen in de regio en daarmee ook op de Weg om de Zuid. Het VSP laat zien dat capaciteit op de Nieuwe Bennebroekerweg nodig is om autoverkeer uit nieuwe ontwikkelgebieden in Nieuw-Vennep (West, Bols/Pionier) en Hoofddorp (Zuidrand, Cruquius-Zwaanshoek) mogelijk te maken en om een alternatief te bieden voor verkeer dat nu dwars door Hoofddorp naar de A4 rijdt. De Van Heuven Goedhartlaan tussen de A4 en de Polarisavenue wordt autovrij. Om deze ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, is het nodig het verkeer meer naar de randen te begeleiden. Vanaf de zuidzijde van de Van Heuven Goedhartlaan kan men via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijden. Door deze plannen komt er extra verkeersdruk op de Nieuwe Bennebroekerweg.

In het nieuwe VSP staat dat de nieuwe HOV-lijn Haarlemmermeer zuidwest als voorkeursroute de route via de Hoofdweg-J. Enschedelaan en Spoorlaan naar het station heeft. Daarmee ontsluit deze HOV-lijn de woningbouw aan de Zuidrand (Lincolnpark en Tudorpark), De President en Graan voor Visch Zuid. Op dit moment vindt er een studie plaats naar deze HOV-verbinding, waardoor de uiteindelijke route nog niet duidelijk is. De verwachting is dat de HOV-lijn via de Nieuwe Bennebroekerweg zal gaan rijden. De definitieve route wordt bepaald in de studie die nog loopt en gereed is in de 2e helft van 2025.

In 2023 is de visie op de inrichting van het centrum van Hoofddorp vastgesteld, die samen met de Verdichtingsvisie uit 2021 toelicht hoe en waar binnen de bestaande kernen van Haarlemmermeer groei kan plaatsvinden. Deze beleidsvisies zijn uitgangspunt voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg.

3.1.3. Wat is onderzocht?

De optimalisatiekansen op basis van deze uitwerkingen zijn onderzocht op doelbereik aan de hand van de nieuwe verkeerscijfers en op effecten op leefbaarheid, groen-blauwmilieu, duurzaamheid en ruimtegebruik. Een aantal optimalisatiekansen is in aanloop naar het voorkeursalternatief reeds onderzocht, maar destijds afgevallen vanwege gebrek aan doelbereik. De nieuwe verkeerscijfers, op basis van het VSP en andere ruimtelijke ontwikkelingen, werpen daar nieuw licht op. Voor zover de optimalisatiekansen destijds in het onderzoek nog niet zijn uitgewerkt, of wanneer nieuwe ontwikkelingen impact hebben op de onderzoeksinformatie (zoals bij de verkeerseffecten), is nader onderzoek gedaan op de volgende manieren:

- Verkeersonderzoek met behulp van het meest actuele verkeersmodel (NHZ 3.2), voor meer informatie zie 4.2 (door Goudappel).
- Ontwerponderzoek kruisingen en mogelijkheden voor behoud ProRail spoorviaduct (door Arcadis).
- Ontwerponderzoek naar ruimtelijke inpassing spoorviaduct met behoud bestaande spoorviaducten en behoud kwaliteitseisen voor Bennebroekertocht (door Iv-Infra).
- Vooronderzoek naar constructieve mogelijkheden passage sporen met behoud van beide spoorwegviaducten (door Iv-Infra).
- Toets op benodigde vergunningen (door gemeente Haarlemmermeer).
- Inmetingen en milieukundigonderzoek (door gemeente Haarlemmermeer).
- Kwalitatief onderzoek naar uitgangspunten en randvoorwaarden voor optimalisatie (door gemeente Haarlemmermeer).
- Geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek zoekgebied (door Goudappel).

3.1.4. Hoe is de omgeving betrokken?

Om het project op een goede manier vorm te geven en uiteindelijk succesvol uit te voeren, is het belangrijk dat alle betrokkenen en belanghebbenden geïnformeerd worden en mee kunnen denken en praten. Vanuit het project Weg om de Zuid zijn in de periode 2022-2024 diverse stakeholders betrokken.

Focusgroepen met omgeving

Er zijn drie focusgroepen georganiseerd per deelgebied van het project Weg om de Zuid. De focusgroepen zijn in de periode eind 2023 en begin 2024 minimaal een keer bij elkaar geweest. Deelnemers zijn direct belanghebbenden of kennishouders die actief zijn bij een belangenorganisatie. Dit kunnen bewoners, bedrijven, organisaties of een afvaardiging van belangenvertegenwoordigers (dorps- of wijkraad, of ondernemersvereniging) zijn. Belangrijke onderwerpen in de focusgroepen zijn geweest: aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de Nelson Mandeladreef, de Rijnlanderweg kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Bennebroekerweg, technische uitdagingen van het project met betrekking tot de kruising met het spoorviaduct, eventueel de oostelijks aansluiting op de A4 (in relatie tot mogelijke oplossingen), HOV, fiets en aantal rijstroken. Tevens is er gesproken over de (ervaren) problematiek tussen de Deltaweg en de Drie Merenweg. De uitgebreide resultaten van de focusgroepen zijn te vinden in Bijlage B.

Naast de focusgroepen was er ook een klankbordgroep. Deze klankbordgroep was een voortzetting van de klankbordgroep van het VKA in 2022. Per deelgebied en per belangenvereniging was er 1 vertegenwoordiger aanwezig. Denk hierbij aan afvaardiging van dorps en wijkraden, bewonersverenigingen en o.a. LTO. Daarbij heeft de klankbordgroep Ontwerpfase, zoals we hem genoemd hebben nu, meer gekeken naar het brede proces , waarbij de focusgroepen meer inhoudelijk gekeken hebben.

Bij het ontwerp van de optimalisatiekansen is de behoefte van de omgeving steeds meegenomen. In paragraaf 4.3. is per optimalisatiekans weergegeven wat de belangrijkste standpunten en behoeften vanuit de omgeving zijn.

Afstemming met stakeholders

Naast de participatie (focusgroepen en klankbordgroep) zijn ook met diverse andere partijen gesprekken gevoerd. De onderwerpen van deze gesprekken waren divers. Soms ging het over een algemeen belang, soms een specifiek belang of een specifieke locatie. De partijen waarmee onder andere is gesproken zijn:

- ProRail.
- Land en -tuinbouworganisatie (LTO).
- Hoogheemraadschap van Rijnland.
- Schiphol Area Development Company (SADC).
- Ondernemersvereniging Hoofddorp Zuid.
- Provincie Noord-Holland over NNN.
- Stadsbosbeheer.

Tevens is in het kader van het beheer van raakvlakken gesproken met de betrokkenen van de projecten PARK21, Transformatorstation en HOV Haarlemmermeer zuidwest.

In Bijlage B worden per stakeholder de belangrijkste bevindingen aangegeven die zijn opgehaald.

3.2. Geactualiseerde verkeerscijfers op basis van het Verkeersstructuurplan

3.2.1. Verkeersintensiteit projectgebied Weg om de Zuid

De verkeerscijfers zijn geactualiseerd op basis van de nieuwe informatie uit het VSP. Ze geven nieuwe inzichten voor de benodigde opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg om doorstroming te blijven faciliteren (doelbereik). De verkeerscijfers laten een verschil zien tussen het oostelijke en westelijke deel van het tracé. In de autonome situatie 2040, inclusief de kortetermijnmaatregel Bennebroekerweg-Rijnlanderweg, heeft het oostelijk deel van het tracé een etmaalintensiteit rond de 20.000 motorvoertuigen. Het westelijk deel, dat loopt vanaf het spoorviaduct tot aan de N205, kent een intensiteit tussen de 12.000 en de 17.000 motorvoertuigen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de woningbouwlocaties in Haarlemmermeer een sterke relatie met Amsterdam en de omliggende gebieden kennen. Hierdoor is tijdens de ochtendspits een sterke pendel te zien richting de A4 en tijdens de avondspits vanaf de A4. De Nieuwe Bennebroekerweg is een belangrijke weg van en naar de A4. Deze weg draagt een groot deel van het verkeer vanuit het noorden van Nieuw-Vennep en het zuiden van Hoofddorp.

Uitgaande van de plansituatie voor 2040, inclusief de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen, maar zonder netwerkaanpassingen, is er rondom de aansluiting met de A4 sprake van ongeveer 50% toename van verkeer. Vanaf de Nelson Mandeladreef tot aan de Hoofdweg ligt die toename tussen de 20 en 25%. Ten westen van de Hoofdweg tot aan de N205 bedraagt de toename per wegvak tussen de 5 en 10%. De toename van de verkeersdruk door de ruimtelijke ontwikkelingen is daarmee in het oostelijk deel van het projectgebied aanzienlijk hoger.

3.2.2. Benodigde maatregelen voor voldoende verkeersdoorstroming

Richting 2040 is er dus sprake van flinke verkeerstoenames, zowel door autonome groei als ten gevolge van planontwikkelingen. Dit betekent dat zonder het project Weg om de Zuid in 2040 het knelpunt ‘doorstroming’ verder verslechtert, met name aan de oostzijde tussen de Nelson Mandeladreef en Rijnlanderweg en ter hoogte van het spoorviaduct. Hier is de verhouding tussen het aantal voertuigen (intensiteit) en de capaciteit van de weg boven de 0,9 (respectievelijk 1,14 en 0,91), wat doorgaans zorgt voor file.

De problematiek op de oostkant van het tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg lost op bij het realiseren van een 2x2 netwerk vanaf de Nelson Mandeladreef tot aan de Spoorlaan. Op basis van de verkeerscijfers is het voor doorstroming dus niet noodzakelijk om het wegvak aan de westkant, vanaf de Spoorlaan tot en met de Drie Merenweg, te verbreden. Aandachtspunt is dat er tussen de Hoofdweg en de Laan van Devon een verhouding tussen de intensiteit en capaciteit is van 0,81, wat een matige doorstroming op kan leveren. Doordat er geen aansluiting met de Toolenburgerweg komt, is ook op dit wegvak niet of nauwelijks sprake van doorstromingsproblemen. Daarmee volstaat een weg met 2x2-rijstroken tussen Spoorlaan en de A4 om op de wegvakken zowel in de ochtend- als de avondspits een goede doorstroming te hebben.

Met bovenstaande maatregelen zijn de cyclustijden bij de kruispunten in de ochtend- en avondspits acceptabel, maar bij het kruispunt Nelson Mandeladreef-Imagination Avenue nog aan de hoge kant. Door het realiseren van een ongelijkvloers kruispunt Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg neemt de cyclustijd in de spitsen met zo’n 10 seconden af (ochtendspits van 117 naar 107 en avondspits van 100 naar 92 seconden), waardoor de doorstroming op dit kruispunt acceptabel is. Dit kan alleen wanneer er een oostelijke aansluiting op de A4 wordt gerealiseerd.

Samengevat is het vanuit verkeersafwikkeling afdoende om 2x2 rijstroken aan te leggen op het tracé tussen de A4 en de Spoorlaan, inclusief rijstrookoptimalisaties op een aantal kruispunten, de oostelijke ontsluiting van de A4 en de ongelijkvloerse kruising Nelson Mandeldreef-Bennebroekerweg.

3.3. Toelichting optimalisatiekansen ruimtelijke inpassing Weg om de Zuid

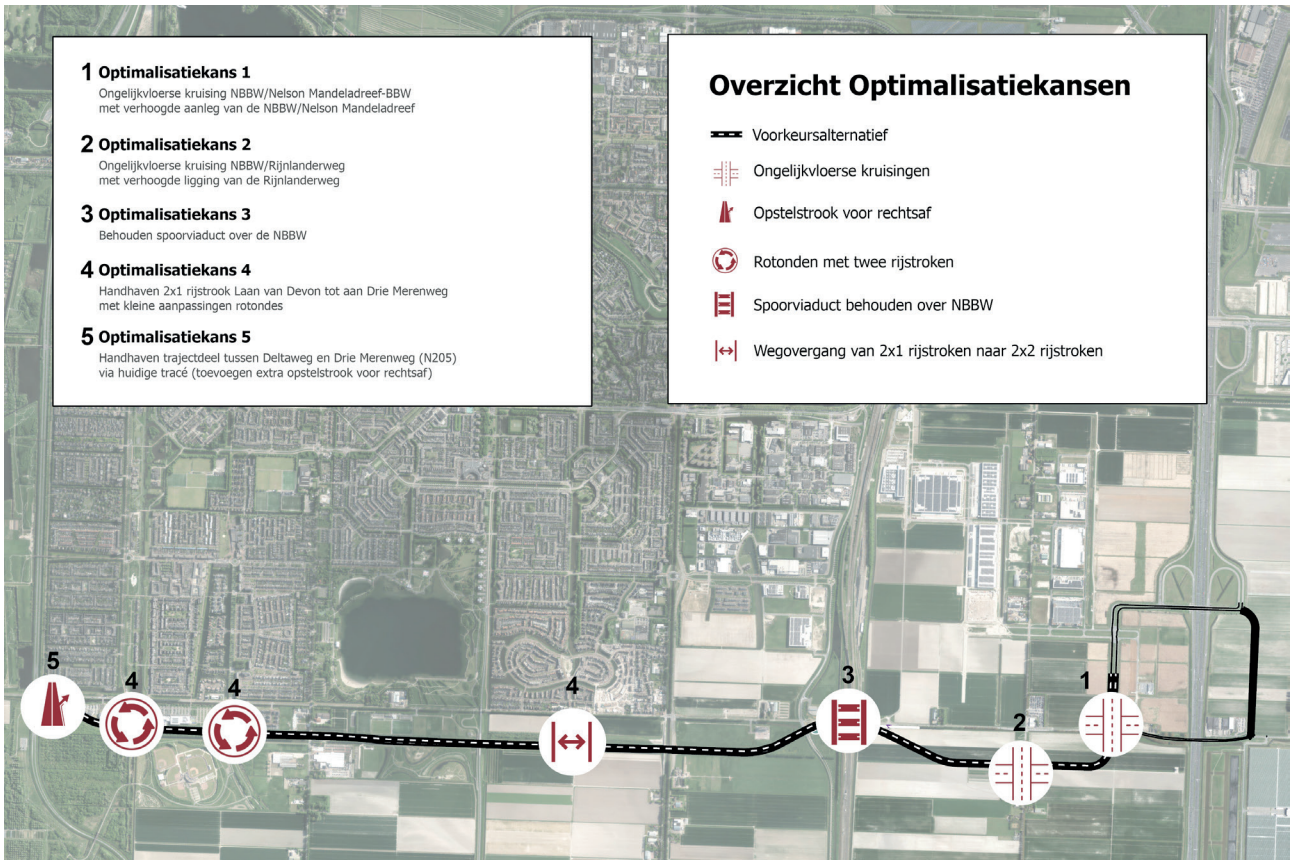
Op basis van de onderzoeken van de afgelopen tijd en het participatietraject zijn vijf optimalisatiekansen uitgewerkt. Deze worden in deze paragraaf beschreven. Waar er onderzoek is gedaan, maar dit niet heeft geleid tot een haalbare optimalisatiekans, staat dat ook vermeld.

De vijf optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief zijn de volgende:

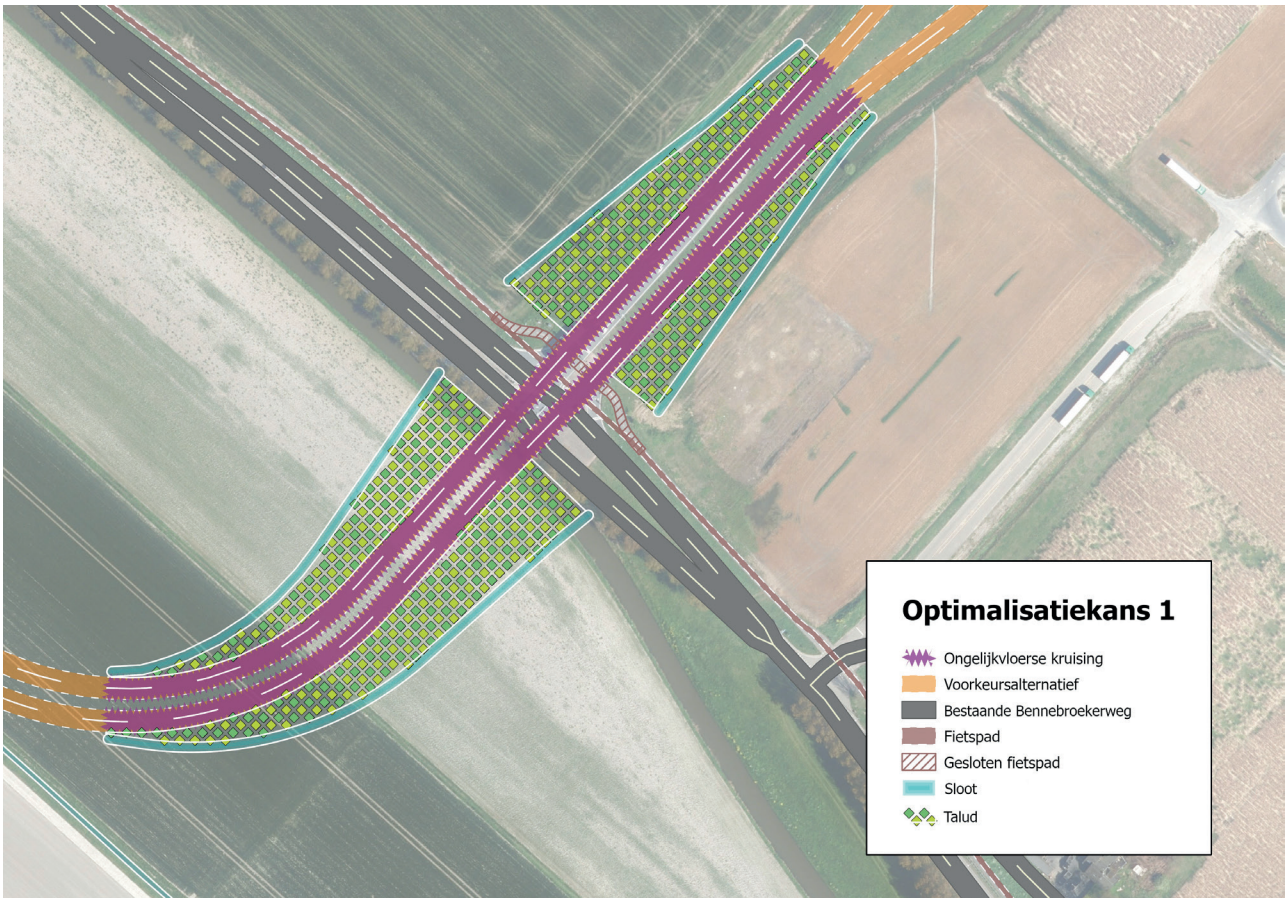
a) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef en de Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef.

b) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg.

c) Behouden van het spoorviaduct met aanleg van 2x2 rijstroken onder het spoorviaduct door, waarbij landbouwverkeer meerijdt over de hoofdrijbaan en binnen het spoorviaduct aan de zuidkant danwel de noordkant een fietsroute onder het spoor wordt aangelegd. Daarbij wordt de nog aan te leggen kruising PARK21 uitgebreid met een aansluiting op de bestaande Bennebroekerweg, om landbouwverkeer in staat te stellen aan de oostkant van en naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden, en om verkeer van en naar Rijsenhout goed te kunnen ontsluiten.



Figuur 4 Overzicht van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief met daarin de optimalisatiekansen



Figuur 5. Kruising Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg (viaduct)

d) Voor gemotoriseerd verkeer handhaven van 2x1 rijstroken op het deel vanaf de Laan van Devon tot aan de aansluiting Driemerenweg. Voor een goede aansluiting op het lokale wegennet, vanuit robuustheid en mogelijk een goede doorstroming voor het HOV, dienen de tussenliggende rotondes uitgebreid te worden tot 2 rijstroken.

e) Handhaven van het trajectdeel tussen de Deltaweg en N205 via het huidig tracé.

Bovenstaande betekent, net als bij het voorkeursalternatief in 2022, nog steeds de aanleg van 2x2 rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en de Laan van Devon, waarvan het oostelijke deel tot aan het spoorviaduct een nieuwe weg is ongeveer 200 meter ten zuiden van de Bennebroekerweg.

Het HOV Haarlemmermeer zuidwest is een belangrijk raakvlakproject, waarbij er in de huidige situatie nog geen besluit is genomen over de voorkeursroute. Op het moment dat duidelijk is op welk deel van het tracé het HOV mee gaat rijden, kan worden uitgewerkt of dat optimalisaties vraagt van de kruisingen. Het uitgangspunt blijft dat de aanleg van een busstrook vanaf de Laan van Devon tot de rotonde Deltaweg ruimte-technisch mogelijk moet blijven. Zie voor meer informatie hoofdstuk 4.4.

Een belangrijke randvoorwaarde is de aanleg van een oostelijke aansluiting op de A4. Waar relevant staat dat steeds benoemd in de optimalisatiekansen. Zie voor meer informatie over de oostelijke aansluiting als meekoppelkans hoofdstuk 5.1.

3.3.1. Optimalisatiekans 1: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/ Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef

In het huidige voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met een kleine aanpassing ten opzichte van de huidige situatie. Een fors opgezette, VRI-gestuurde, gelijkvloerse kruising zorgt nog steeds voor een slechte verkeersafwikkeling, zo blijkt uit het verkeersonderzoek. Een ongelijkvloerse kruising, waarmee de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef verhoogd komt te liggen over de Bennebroekerweg, zorgt ervoor dat er op dat punt geen interactie is tussen het kruisende verkeer en de doorstroming daarmee goed is.

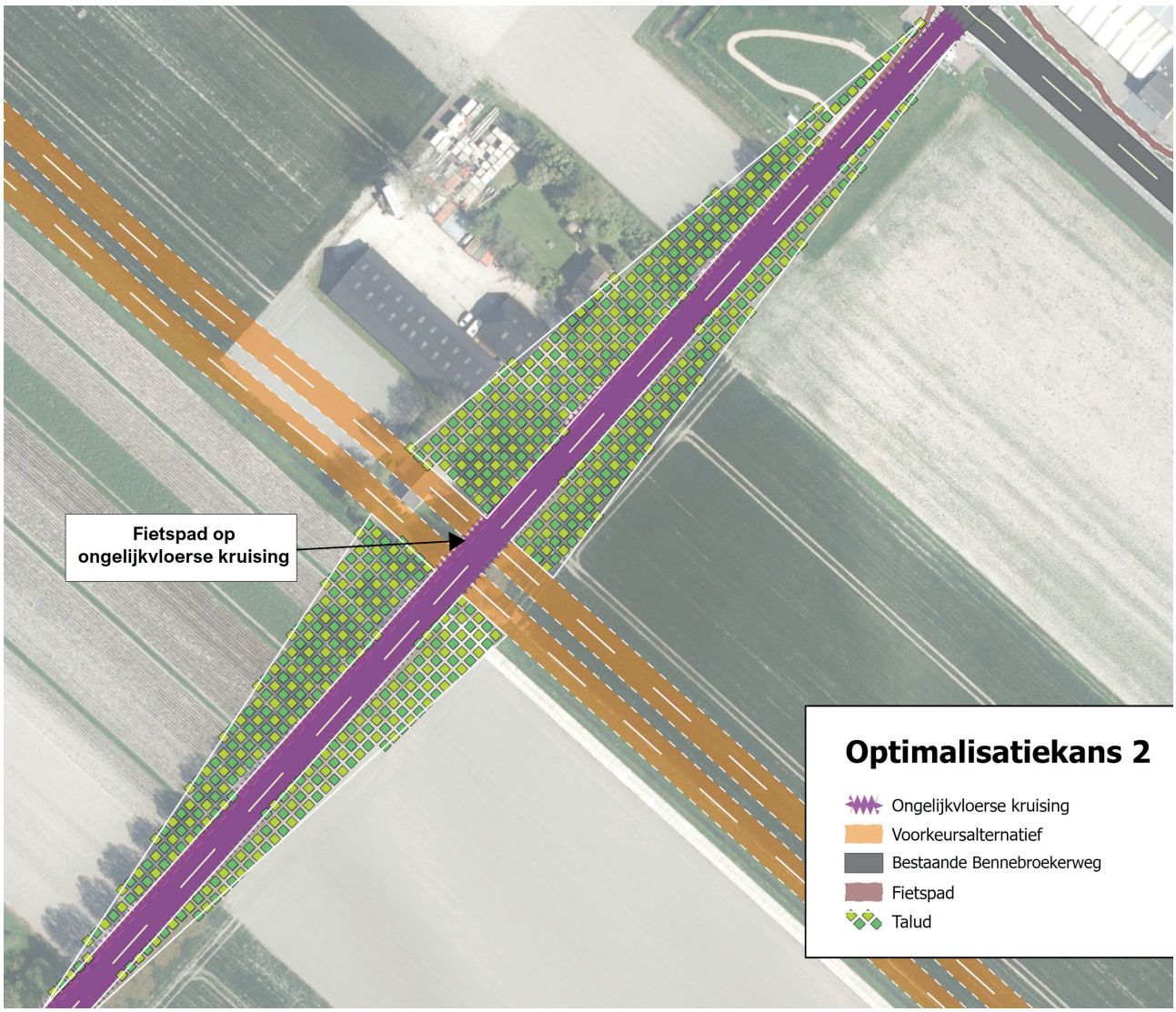
Er zijn drie varianten voor de ongelijkvloerse kruising onderzocht:

- Een ongelijkvloerse kruising waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg over de Bennebroekerweg kruist, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg verhoogd komt te liggen.
- Een ongelijkvloerse kruising waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg over de Bennebroekerweg kruist, waarbij de Bennebroekerweg verdiept komt te liggen.
- Een ongelijkvloerse kruising waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg onder de Bennebroekerweg kruist, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg verdiept komt te liggen.

Bij al deze varianten loopt het fietsverkeer over een afzonderlijk fietspad naast de huidige Bennebroekerweg.

Alle varianten bieden een robuuste en duurzame oplossing. Het onderscheid zit in verschillende

Optimalisatiekans 1: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef				
Voorkeurs-variant 2022	**Waarom opti-maliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van op-timalisatiekans**	**Kosten optimalisatie**
Gelijkvloerse kruising Nieu-we Benne-broeker-weg/ Nelson Mande-ladreef-Ben-nebroekerweg.	Robuustheid voor de ver-keers-af-wikkeling en -doorstroming, verkeersveil-ig-heid en doorstroming van land-bouw-verkeer.	Positief: - Betere verkeersafwikkeling en doorstroming op het kruispunt ten opzichte van huidige voorkeursvariant, ook door 80 km/u in de bocht (ten opzichte van 50 km/u in huidige voorkeursvariant). - Een ongelijkvloerse kruising is verkeersveiliger voor zowel auto als fiets. Fiets kan op maaiveld blijven en hoeft niet meer gelijkvloers te kruisen, ten opzichte van verhoogde ligging Bennebroekerweg. Vergelijkbare voordelen zijn er voor het lokale verkeer. - Heeft geen invloed op grondwaterstromen. - Waterveiligheid wordt beter bediend. - Ecologische voordelen door open waterverbinding Bennebroekertocht. Negatief: - Bij de aanleg treedt kort een verhoogde uitstoot van broeikasgassen op. Ook wordt er meer materiaal gebruikt dan bij een gelijkvloerse kruising. - Een verhoogde aanleg is meer in het zicht en daarmee minder passend bij de Visie Polderlinten.	Positief: - Wens focusgroepen goede aansluiting op de A4 vanaf de Rijnlanderweg. Dus oostelijke ontsluiting noodzakelijk bij deze optimalisatie. - Positief dat de fietser op maaiveld kan blijven.	Negatief: Ongelijkvloer-se ligging is duurder dan gelijkvloers (+12.2 mln.) Positief: Lagere beheerlasten dan met een VRI.



Figuur 6. Optimalisatie kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg, met een verhoogde ligging voor de Rijnlanderweg

afhandelingen van het fietsverkeer langs de bestaande Bennebroekerweg. Bij een verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg blijft de bestaande weg en het fietsverkeer op nagenoeg gelijke hoogte, wat het meest comfortabel is voor fietsers. Tevens hoeven er bij een verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg over de Bennebroekertocht en de bestaande Bennebroekerweg de minste aanpassingen gedaan te worden aan de Bennebroekertocht. De ecologische belangen worden daarmee goed bediend. Een verdiepte aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg kent een grotere aanpassingen aan de Bennebroekertocht en is veel duurder dan een verhoogde ligging.
Ook bedient een tunnel de waterveiligheid minder. Dat maakt de Nieuwe Bennebroekerweg minder geschikt als ontsluitingsweg in geval van grote calamiteiten door wateroverlast. Daarmee is de voorkeur deze kruising te optimaliseren met een ongelijkvloerse kruising met een verhoogde Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef.

Oostelijke aansluiting A4 randvoorwaardelijk
Een ongelijkvloerse kruising kan alleen wanneer de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 aan de oostzijde wordt gerealiseerd. In de huidige situatie zou het verkeer van en naar Rijsenhout namelijk moeten omrijden om van en naar de A4 te gaan wanneer de kruising Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg ongelijkvloers wordt. De nog aan te leggen oostelijke aansluiting op de A4, onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Optimalisatiekans 2: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg				
Voorkeurs-variant 2022	**Waarom optimaliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van optimalisatiekans**	**Kosten**
Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroeker-weg-Rijnlanderweg met verdiepte ligging Rijnlan-derweg.	Verdiepte ligging kent technische bezwaren vanwege de Bennebroeker-tocht. Ook mogelijk conflict benodigde kabels voor 'transformatorsta-tion' en risico's bij verdiept aanleggen in verband met grondwater en risico's in gebruik bij hevige regenval.	Neutraal: - Geen verschil ten aanzien van verkeersafwikkeling tussen verhoogde of verdiepte ligging. - Weinig verschil voor het fietsverkeer tussen het verdiept leggen van de Rijnlanderweg of de verhoogde ligging van de Rijnlanderweg. Positief: - Geen risico's in aanleg in verband met grondwater, Bennebroekertocht en transformatorstation. - Geen risico in onderlopen tunnelbak door hevige regenval. Negatief: - Een verhoogde aanleg is meer in het zicht en daarmee niet passend bij de Visie Polderlinten en staat haaks op het polderlint.	Neutraal: - Vanuit de focusgroep is er de wens goed aangesloten te blijven op het omliggende wegennet. Het landbouwverkeer wil gemakkelijk de Bennebroekerweg op kunnen draaien vanaf de Rijnlanderweg. Is mogelijk met deze optimalisatie.	Positief: Verhoogde ligging is goedkoper dan een verdiepte ligging (-11.6 mln.).

van de gemeente Haarlemmermeer, is daarom randvoorwaardelijk voor een ongelijkvloerse kruising. Een ongelijkvloerse kruising met de Nelson Mandeladreef zonder dat er uitwisseling mogelijk is, geeft dan geen probleem voor het verkeer van en naar Rijsenhout. Lokaal en doorgaand verkeer worden met een ongelijkvloerse kruising gescheiden, waardoor de verkeersintensiteiten afnemen.
Het verkeer kan de Nieuwe Bennebroekerweg bereiken via de nieuw aan te leggen kruising met de Bennebroekerweg-Nieuwe Bennebroekerweg-PARK21 (zie optimalisatiekans 3).

3.3.2. Optimalisatiekans 2: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg

Onderdeel van het huidige voorkeursalternatief is een ongelijkvloerse kruising met een verdiepte ligging van de Rijnlanderweg. Een verdiepte ligging heeft nadelen voor grondwaterstromingen, waterhuishouding en beheerkosten en vormt daarbij in het gebruik risico's in tijden van hevige regenval. Ook is bij verdiepte ligging van de Rijnlanderweg een mogelijk conflict met de benodigde kabels voor het nog eventueel aan te leggen transformatorstation. Tot slot zou een verdiepte Rijnlanderweg ook nadelige gevolgen kunnen hebben voor de kruising met de Bennebroekertocht, omdat die laatste mogelijk ook al verdiept aangelegd moet worden. Daarom is een aantal andere varianten onderzocht.

Om het karakter van de Rijnlanderweg te behouden en te voorkomen dat er over de Rijnlanderweg een sluiproute voor verkeer vanaf de A4 ontstaat, zijn gelijkvloerse kruisingen waarbij ook afslaand verkeer mogelijk is, afgevallen. Wel is de variant onderzocht van een gelijkvloerse kruising met een 'koude oversteek' (verkeer mag alleen rechtdoor, niet afslaan). Deze oplossing vermindert echter de doorstroming op beide wegen, is minder veilig en neemt veel ruimte in beslag. De variant met een verdiepte ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg heeft zeer hoge kosten en constructieve uitdagingen tot in het grondwater.

De variant waarbij de Rijnlanderweg verhoogd

wordt aangelegd kent grosso modo dezelfde voor- en nadelen als de voorkeursvariant wanneer het gaat om verkeersdoorstroming, aangezien dit ook een ongelijkvloerse kruising betreft. Verhoogd aanleggen is goedkoper dan verdiept aanleggen, wat leidt tot een financiële optimalisatie. Daarnaast geeft deze variant geen conflict met de eventuele toekomstige aanleg van een transformatorstation en hoeft de kruising Rijnlanderweg met de Bennebroekertocht niet aangepast te worden. Een nadeel is dat verhoogd leggen iets meer ruimte in beslag neemt en de zichtlijnen haaks staan op het lint.

3.3.3. Optimalisatiekans 3: Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg

Het huidige voorkeursalternatief gaat ervan uit dat het spoorwegviaduct van de Schiphollijn (ProRail) vervangen moet worden om de Nieuwe Bennebroekerweg met 2x2 rijstroken onder beide sporen door te laten gaan en de overige infrastructuur te behouden. De Bennebroekertocht moet in dat scenario worden verschoven om voldoende ruimte te creëren. Het vervangen van het spoorwegviaduct brengt hoge kosten met zich mee en zorgt voor een grote afhankelijkheid van ProRail. Bovendien blijkt uit voorbereidend onderzoek naar de gevolgen voor beide constructies (Iv-Infra) dat door het verplaatsen van het water de kans zeer groot is dat de oplegberekeningen en de constructieberekeningen van de beide spoorwegviaducten opnieuw uitgevoerd moeten worden. Dit levert een onzekere situatie op met mogelijke aanpassingen aan de viaducten tot gevolg. Daarnaast brengen de recente ontwikkelingen met betrekking tot de HSL-viaducten op dit traject (horizontale zijwaartse stabiliteitsproblemen) grote onzekerheid over mogelijke aanpassingen aan het HSL-viaduct. Dit levert dermate veel onzekerheid op, dat het huidige voorkeursalternatief vanwege de grote impact van het verplaatsen van het water niet meer kansrijk is.

Vanuit deze overwegingen is onderzocht of en op welke wijze het mogelijk is de Nieuwe Bennebroekerweg met 2x2 rijstroken onder beide sporen aan te leggen zonder dat hiervoor aanpassingen aan de spoorwegviaducten nodig zijn. In de zoektocht naar mogelijke oplossingen zijn meerdere varianten beoordeeld, waarbij ook de vraag beantwoord moest worden welke concessies er gedaan mogen worden aan de oorspronkelijke opzet en of daarmee de gewenste robuuste en toekomstgerichte oplossing bereikt wordt die recht doet aan het doelbereik.

Alternatieve varianten en optimalisatie

In beginsel is er gekeken naar een variant waarin de Bennebroekerweg en het fietspad worden gehandhaafd, maar dat is niet kansrijk omdat er dan niet aan de ontwerprichtlijnen kan worden voldaan. Ook is er gekeken naar een variant waarin het ProRail-spoorviaduct kleinschaliger wordt vernieuwd door de waterverbinding te laten vervallen. Dat is niet kansrijk, omdat de waterverbinding dan verlegd moet worden en de risico's in de (voorbereiding van) aanleg blijven bestaan.

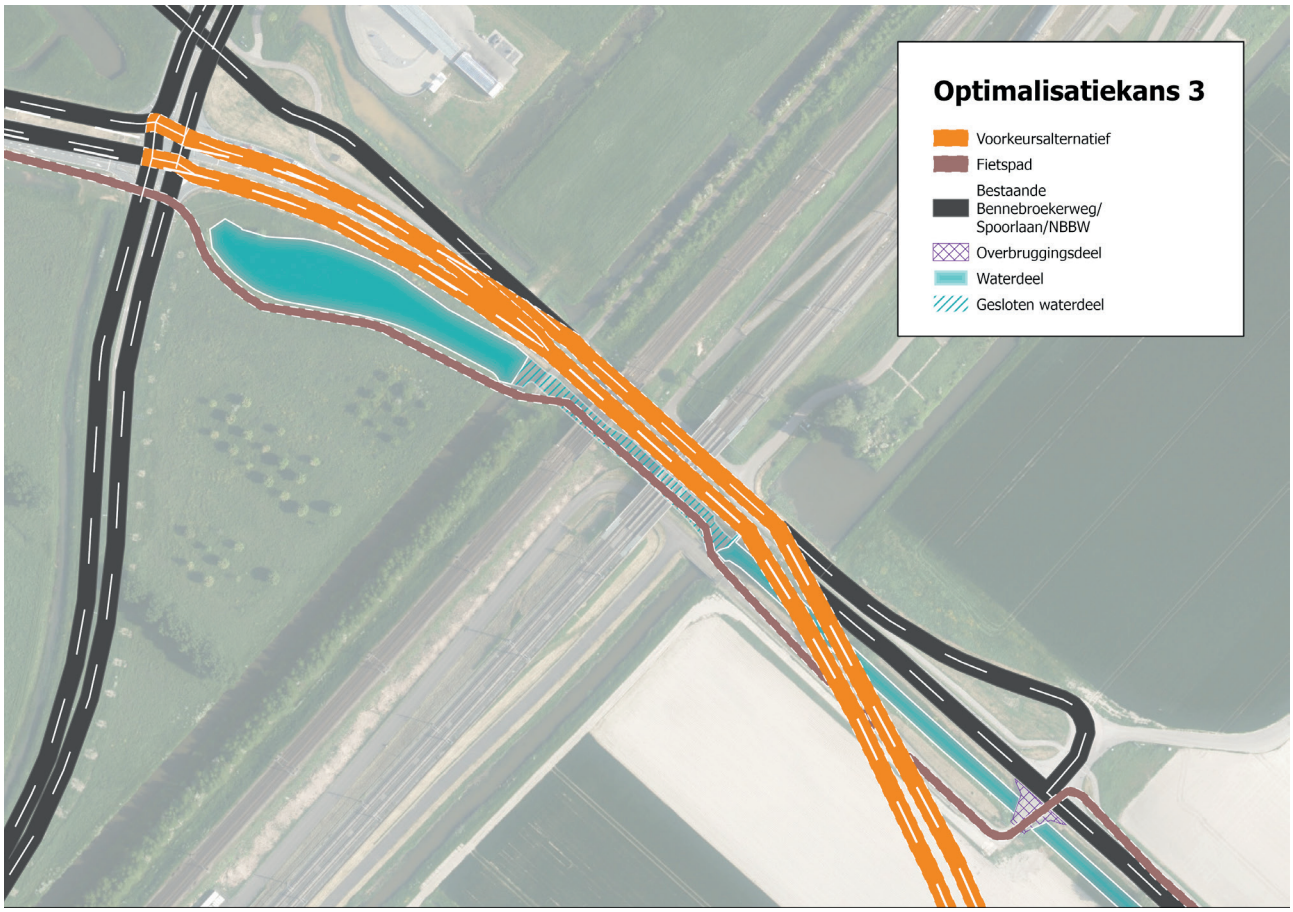
Behouden van het spoorviaduct kan daarmee alleen door het verminderen van het aantal rijstroken. Dat kan door de inrichting aan te passen van 2x1 rijstroken met parallelweg (in de vorm van de Bennebroekweg) en een apart fietspad (huidige situatie) naar enkel 2x2 rijstroken onder het viaduct. Op basis van deze onderzoeken is de volgende optimalisatie het meest kansrijk:

- Het water (De Bennebroekertocht) blijft op dezelfde plek, maar wordt van een open verbinding omgezet naar een gesloten verbinding om meer ruimte te creëren.
- Dat creëert extra ruimte, waardoor er 2x2 rijstroken kunnen worden aangelegd. Deze rijstroken worden gescheiden van elkaar, met in beide richtingen de pijlers van het spoorviaduct tussen de rijstroken.

- De toegang naar het werkterrein van het spoor aan de noord- en zuidzijde blijven ongewijzigd en daarmee blijft ook de calamiteitenroute in stand.
- Voor de fietsroute onder het spoorviaduct zoeken we naar een optimale variant voor de fietsveiligheid, waarin we twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct.
- De Bennebroekerweg vervalt ter hoogte van de spoorviaducten en landbouwverkeer rijdt mee over de Nieuwe Bennebroekerweg van kruising Spoorlaan tot kruising PARK21-Bennebroekerweg.
- Om de verkeersveiligheid te vergroten, wordt geadviseerd om voor het deel van kruising Spoorlaan tot de kruising met PARK21 de maximale snelheid te reduceren tot 60 of maximaal 70 km/uur.

Op bovenstaande punten is een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Voor het definitief ontwerp wordt opnieuw zo'n verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd om de verkeersveiligheid onder het spoorviaduct te garanderen. Dit pakken we met onze samenwerkingspartners de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam in gezamenlijkheid op.

Kruising PARK21-Nieuwe Bennebroekerweg-Bennebroekerweg in relatie tot landbouwverkeer
In het huidige voorkeursalternatief zit een aansluiting op PARK21 aan de zuidzijde van de Nieuwe Bennebroekerweg. Omdat dit niet alleen een parkgebied wordt, maar ook een evenemententerrein, is goede begeleiding van verkeer nodig ten tijde van evenementen (piekbelasting). Een gelijkvloerse kruising met een VRI geeft de mogelijkheid om piekbelasting in geval van een evenement beter op te vangen.



Figuur 7. Behouden Spoorviaduct onder de Nieuwe Bennebroekerweg, inclusief de kruisingen bij de Spoorlaan-Nieuwe Bennebroekerweg en PARK21-Nieuwe Bennebroekerweg-Bennebroekerweg en de inpassing van de nieuwe fietsroute onder het spoorviaduct, die op dit figuur op de zuidzijde staat ingetekend. Zie onderbouwing, waarin we ook nog een mogelijkheid aan de noordzijde onderzoeken.

Het landbouwverkeer kan gebruik maken van de hoofdrijbanen onder het spoorviaduct tussen kruising Spoorlaan en kruising PARK21, waarna het landbouwverkeer gebruik kan maken van het onderliggende wegennet. Aan de westkant is die uitwisseling mogelijk bij de Laan van Devon en bij de Spoorlaan. De oostkant heeft die mogelijkheid niet. Dit is op te lossen door bij het gelijkvloerse kruispunt ten oosten van het spoorviaduct als aansluiting op PARK21 een vierde tak naar het noorden aan te leggen als aansluiting op de Bennebroekerweg. Dan kan via dit kruispunt het landbouwverkeer verder naar het oosten via de bestaande Bennebroekerweg in plaats van de verdere route van de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze kruising is bovendien noodzakelijk om het verkeer van en naar Rijsenhout goed te kunnen ontsluiten. Deze aansluiting biedt tevens een kans om in de toekomst

Optimalisatiekans 3: Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg				
Voorkeurs-variant 2022	**Waarom optimaliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van opti-malisatiekans**	**Kosten**
Vervangen ProRail-viaduct.	Het vervangen van het spoorvia-duct vraagt een grote financiële investering en er zijn hoge risico's in realisatie. Het behoud van het viaduct neemt deze risico's weg en is een duur-zamere oplossing.	Neutraal: - Er treden weinig significante verkeerseffecten op door het behoud van het spoorviaduct. Wel wordt geadviseerd om voor dit gedeelte uit veiligheidsoverwegingen de maximumsnelheid te verlagen naar 70 of 60 km/u. Positief: - Geen uitstoot tijdens de realisatie en het spoorviaduct kan langer mee (restlevensduur van 50 jaar). - Kruising met de Spoorlaan hoeft niet te worden verplaatst, maar kan op de huidige locatie kan worden aangepast. - Huidige situatie blijft van kracht ten aanzien van het bereiken van de opstelplaatsen HSL en ProRail. - Positie van de Bennebroekertocht wordt niet gewijzigd. - Eenvoudiger om kwaliteit natte NNN-verbinding te behouden. Negatief: - Door het inpassen van een 2x2 rijstrook en een fietspad aan de zuidkant, danwel de noordkant van de Nieuwe Bennebroekerweg, is het niet mogelijk een open waterverbinding te behouden. - De fietsroute komt aan de zuidkant danwel de noordkant, maar moet daardoor wel twee keer de Nieuwe Bennebroekerweg oversteken. - Landbouwverkeer rijdt nu over Bennebroekerweg (als parallelweg) en kan bij behoud spoorviaduct meerijden over de Nieuwe Bennebroekerweg.	Positief: - Landbouwverkeer heeft aangegeven graag mee te willen rijden op de Nieuwe Bennebroeker-weg. - Belangrijk dat fietsers wel mogelijkheid behouden om van oost naar west te gaan. - Rangeerterreinen moeten bereikbaar blijven (voor calamiteiten).	Positief: Behoud van ProRail-via-duct is goed-koper dan ver-vangen. Hierin is meegenomen dat kruising Spoorlaan niet verschoven wordt. (–17.7 mln.).
Aansluiting op PARK21, zonder aansluiting op Benne-broeker-weg.	Een aansluiting op de Benne-broeker-weg is voorwaardelijk wanneer het spoorviaduct niet wordt aange-past om land-bouw-verkeer in staat te stellen om de Nieuwe Benne-broeker-weg op- en af te rijden en mee te rijden onder het spoorviaduct.	Positief: - Aansluiting op de parallelle Bennebroekerweg zorgt ervoor dat landbouwverkeer mee kan rijden op de Nieuwe Bennebroekerweg en dat er geen parallelweg nodig is. Ook biedt het een kans om in de toekomst aansluiting met STP-terrein te realiseren. - Lokaalverkeer Rijsenhout wordt beter ontsloten. - Geen effect op de waterverbinding, aangezien de kruising over het water heen kan. Negatief: - Korte negatieve milieueffecten tijdens de aanleg van de nieuwe kruising. - Doordat het fietspad ten zuiden van de Nieuwe Bennebroekerweg komt te liggen, moet het fietsverkeer tussen President en STP iets omfietsen, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg 2x gekruist wordt.	Positief: wens vanuit het STP-terrein en PARK21 terrein voor betere bereikbaar-heid. Daarnaast is de aansluiting voor LTO van belang, zeker vanwege het verdwijnen van de parallelweg. Op deze manier kunnen zij snel van de Nieuwe Benne-broekerweg af.	Negatief: Kruising met Benne-broekerweg en PARK21 is du-urder dan alleen aansluiting op PARK21.

het STP-terrein te ontsluiten. Deze kruising wordt geregeld met VRI. Door een volledig kruispunt dat aansluiting geeft op PARK21 en de bestaande Bennebroekerweg zal de verkeersstroom anders gaan verlopen.
Aanvullend verkeersonderzoek laat dar een toename van de verkeersintensiteit zien, waarmee de aanvaardbare grenswaarden genaderd worden. De vormgeving van het kruispunt kan echter bij verdere uitwerking en detaillering aangepast worden om de overschrijding van die grenswaarden te voorkomen.

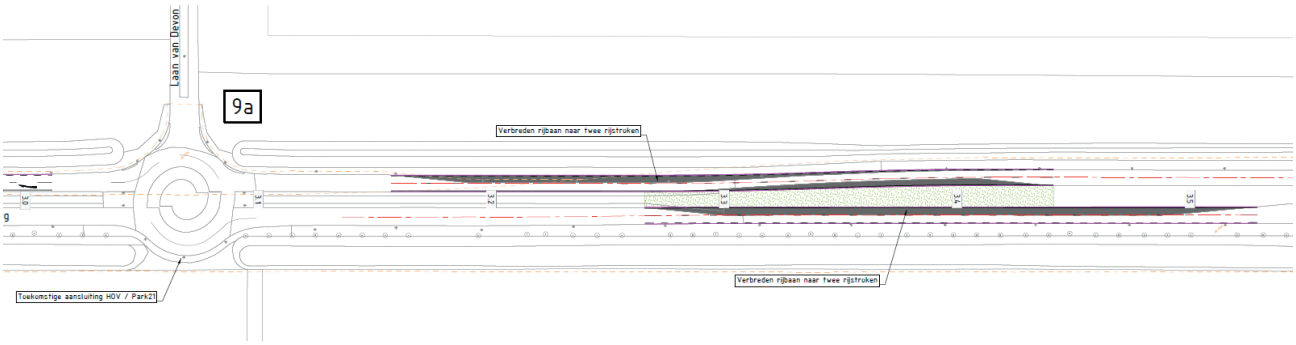
Kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Spoorlaan

Doordat de Bennebroekertocht in bovenstaande variant niet verlegd wordt, geldt dat de kruising met de Spoorlaan ook gehandhaafd kan blijven op de huidige locatie. Daarmee valt deze optimalisatie goedkoper uit ten opzichte van de huidige voorkeursvariant, waarbij deze kruising verlegd moet worden naar het zuiden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers worden er wel kleine aanpassingen gedaan aan dit kruispunt. Hierbij gaat het voor alsnog om:

- Het creëren van een extra rechtsaffer van de Nieuwe Bennebroekerweg (komende van oostelijke richting) naar de Spoorlaan (richting noord).
- Het toevoegen van een extra linksaffer van de Spoorlaan (komende van noordelijke richting) naar de Nieuwe Bennebroekerweg (richting oost).
- Het toevoegen van een extra rechtsaffer van de Spoorlaan (komende van de zuidelijke richting) naar de Nieuwe Bennebroekerweg (richting oost).

Optimalisatiekans 4: Handhaven huidige structuur vanaf Laan van Devon naar het westen

Voorkeursvariant 2022	Waarom optimaliseren?	Effecten optimalisatiekans	Standpunt omgeving ten opzichte van optimalisatiekans	Kosten
2x2 rijstroken t/m de meest westelijke rotonde (kruising met de Deltaweg).	Uit de geactualiseerde verkeerscijfers blijkt dat een volledige 2x2 rijbaan niet nodig is voor de verkeersdoorstroming. Vandaar dat er gekozen wordt de 2x1 rijstroken te handhaven op de Nieuwe Bennebroekerweg vanaf de Laan van Devon tot de Drie Merenweg.	Positief: - Minder asfalt dus er treden minder negatieve milieueffecten op. - Neutraal: - Met de optimalisatie stroomt het verkeer voldoende door op het tracé. - Route HOV nog onduidelijk, maar HOV kan in ieder geval meerijden tussen kruising Spoorlaan en Laan van Devon over 2x2 waarbij we de ruimte houden om hiervan een aparte busstrook te maken.	Negatief: Vanuit de focusgroepen is er de wens om het hele tracé door te trekken als een 2x2 weg ten behoeve van de bereikbaarheid. Diezelfde wens is er vanuit LTO, zodat het landbouwverkeer mee kan rijden.	Positief: Deze optimalisatie valt goedkoper uit, want er zijn minimale aanpassingen aan het tracé nodig.
VRI-kruisingen (Laan van Devon tot aan Drie Merenweg (N205) – Nieuwe Bennebroekerweg).	VRI-systeem op alle kruisingen van de Nieuwe Bennebroekerweg is niet nodig om verkeersdoorstroming te garanderen. De rotondes zullen wel opgewaardeerd worden naar 2x2 rotondes.	Positief: - Minimale aanpassingen aan de kruisingen zorgen voor minder uitstoot in de aanleg. - Een 2x2 rotonde is robuust en is beter voor het onderliggende wegennetwerk. - Ook de (eventuele) toekomstige HOV-lijn kan met een 2x2 rotonde gebruik maken van deze route. Neutraal: - Met de optimalisatie stroomt het verkeer voldoende door op het tracé. Dat was ook het geval met de aanpassing naar een VRI.	Positief: Het gaat de focusgroep om voldoende doorstroming. Dat wordt bereikt met het behoud van de rotondes.	Positief: Aanpassingen aan de rotondes goedkoper dan de aanleg van VRI.



Figuur 8. Optimalisatiekans 4stukje extra asfalt om de opstelstroken door te trekken tot volwaardige 2X2 rijstroken.

Fietsverkeer
Een nadeel is dat het fietsverkeer in deze optimalisatie geen gebruik meer kan maken van de huidige route. Aangezien langs de Nieuwe Bennebroekerweg een provinciale fietsroute loopt, is het belangrijk om het fietsverkeer goed te accommoderen. Voor de fietsroute onder het spoorviaduct zoeken we naar een optimale variant voor de fietsveiligheid, waarin we twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct. De exacte ligging van het fietspad wordt in de volgende fase van het project opgepakt. In het ontwerp worden thema's als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en beleving natuurlijk meegenomen. Er is ook gekeken naar een fietstunnel onder het ProRail-viaduct, maar dit is niet kansrijk vanwege de risico's in de aanleg.

Bovendien gaat het dan om een fietstunnel zonder vrije zichtlijnen en dat levert een (sociaal) verkeersonveilig situatie op. Zie voor een verdere toelichting van de fietsroute paragraaf 4.5.

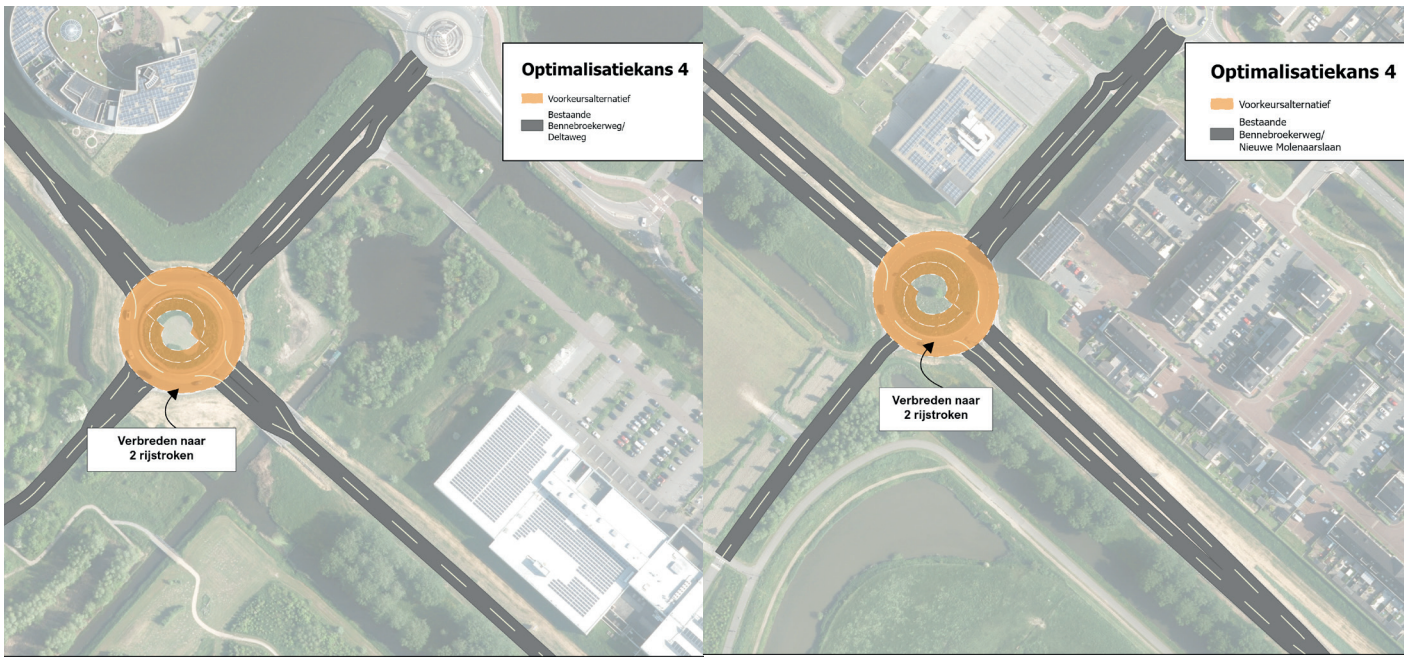
Ecologische aspecten
De Bennebroekertocht is als natte verbinding tussen twee (mogelijk toekomstige) NNN-verbindingen een belangrijke ecologische verbinding. Deze verbinding wordt het beste bediend indien deze aan de bovenzijde gedeeltelijk openblijft. Dit in verband met de mogelijke aanwezigheid van de watervleermuis en andere fauna. In meerdere varianten waar dit als uitgangspunt is meegenomen, kan deze open verbinding alleen gewaarborgd worden door de Bennebroekertocht te verplaatsen naar het noorden of het zuiden. Vanwege de eerdergenoemde risico's is dit geen optie. Daardoor moet er gekozen worden voor een gesloten waterverbinding.

Om het verlies van deze open waterverbinding te compenseren, wordt er gekeken om het wateroppervlak van de Bennebroekertocht aan de oost- en westzijde van het viaduct te verbreden. Dit kan door verbreding van de tocht of de aanleg van een meertje. Dit is positief voor de watervleermuis en andere fauna.

3.3.4. Optimalisatiekans 4: Handhaven 2x1 rijstrook Laan van Devon tot aan Drie Merenweg met kleine aanpassingen rotondes

Onderdeel van de huidige voorkeursvariant is dat de gehele Nieuwe Bennebroekerweg wordt verbreed naar 2x2 rijstroken en dat de rotondes vanaf de Laan van Devon worden aangepast naar kruispunten met VRI. Uit de verkeersstudie blijkt dat het voldoende is om de 2x2 rijstroken aan te leggen vanaf de westelijke op- en afrit A4 tot aan de Hoofdweg (zie paragraaf 4.2.). Daarna volstaan 2x1 rijstroken en de huidige rotondes.

2x2 tot aan de kruising met de Laan van Devon-Nieuwe Bennebroekerweg
Hoewel de verkeerscijfers aanleiding geven voor 2x2 rijstroken tot aan de Hoofdweg is het voorstel om deze verbreding door te trekken tot aan de Laan van Devon, waarbij we de ruimte houden om hiervan een aparte busstrook te maken. Het wegvak tussen het kruispunt met de Hoofdweg



Figuur 9. Optimalisatiekans 4, met de aangepaste rotondes bij de Molenaarslaan (links) en Deltaweg (rechts). Een definitief ontwerp van de rotondes volgt nadat het HOV-tracé Haarlemmermeer zuidwest is bepaald.

tot aan de rotonde Laan van Devon kenmerkt zich door twee lange in- en uitvoegstroken per richting met daartussen een kort gedeelte met een enkele rijstrook. Daarom is maar een klein stukje extra asfalt nodig om de opstelstroken door te trekken tot volwaardige 2x2 rijstroken. Dit zorgt voor een robuuste oplossing. (zie figuur 8)

Aanpassingen kruisingen naar 2x2 rotondes
Ook is het voorstel om de rotondes bij de kruisingen van de Nieuwe Bennebroekerweg met de Molenaarslaan en de Deltaweg uit te breiden naar 2 rijstroken. Dit is vanwege robuustheid, het is bevorderlijk voor het onderliggende wegennetwerk en is positief voor een eventuele toekomsite HOV-verbinding. De gedetailleerde uitwerking van de rotondes wordt gemaakt op basis van het nog te bepalen voorkeurstracé uit het lopende onderzoek naar het HOV Haarlemmermeer zuidwest.

Inpassing van HOV
Het uitgangspunt is steeds om de inpassing van HOV niet in de weg te staan. Vanuit dit uitgangspunt is het aan te bevelen om de ruimte die nodig is voor een uitbreiding naar 2x2 te behouden, om toekomstbestendig te blijven. Zie ook het belang van toekomstbestendigheid in relatie tot HOV in paragraaf 4.4.

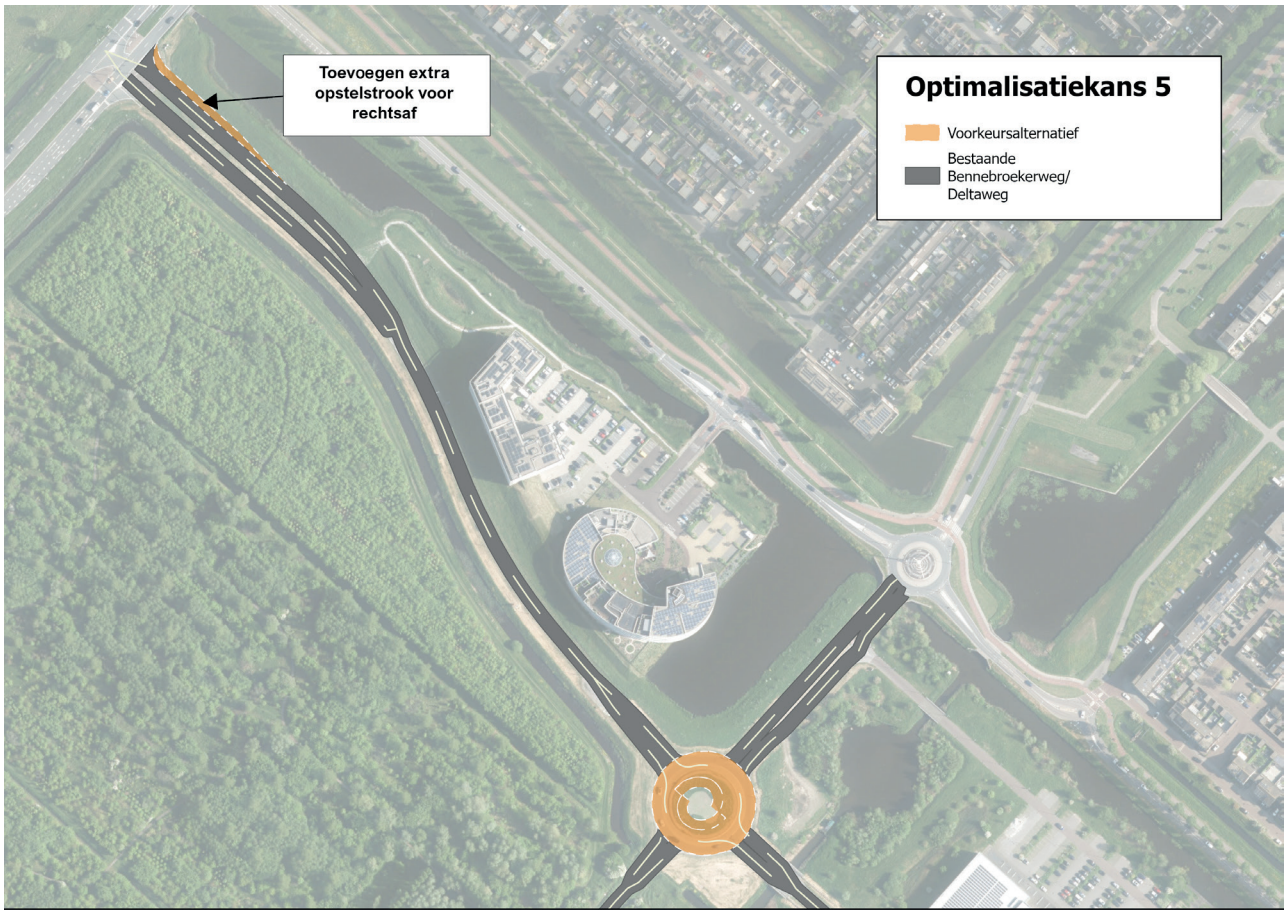
Mogelijke uitbreiding rotonde Laan van Devon
De rotonde bij de Laan van Devon is geschikt om aan de zuidzijde uit te breiden met de mogelijke aantakking van een aansluiting op PARK21 en de HOV-verbinding.

3.3.5. Optimalisatiekans 5: Handhaven trajectdeel tussen Deltaweg en Drie Merenweg (N205) via huidig tracé

De huidige voorkeursvariant omvat de aanleg van een nog te bepalen nieuw tracé met 2x1 rijstrook tussen de kruising Deltaweg en de N205 Drie Merenweg, waarbij duidelijk is dat dit wegvak zuidelijker (zoekgebied) komt te liggen dan het huidige tracé. De nieuwe verkeerscijfers geven geen aanleiding om de huidige weg grootschalig te wijzigen. Wel laten de laatste cijfers zien dat een uitbreiding van de rotonde met een extra rijstrook wenselijk is (zie 4.3.4.). Bovendien zijn er grote nadelen voor het verleggen van het tracé naar het zuiden, gezien het natuurgebied van Staatsbosbeheer dat daar ligt. Daarmee is het voorstel om in tegenstelling tot het voorkeursalternatief geen nieuw tracé aan te leggen, maar het huidige tracé te handhaven.

Geluid

De bewoners van de appartementencomplexen aan het Hof van Pampus en Aquarius, die zich bevinden aan de noordzijde van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Deltaweg en de Drie Merenweg (N205), ondervinden hinder van wegverkeersgeluid en maken zich zorgen over de luchtkwaliteit rond hun woning. Er is onderzoek gedaan naar geluid en luchtkwaliteit op deze locatie. Uit de resultaten blijkt dat de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting 62 dB bedraagt. De geluidsbelastingen liggen circa 1 dB hoger ten opzichte van de huidige situatie. Een dergelijk verschil is niet waarneembaar voor het menselijk oor. De toename van de geluidsbelasting is het gevolg van een toename van het aantal verkeersbewegingen tussen 2024 en 2040.
Voor het appartementencomplex aan het Hof van Pampus is een zogenoemde ‘hogere grenswaarde’ vastgesteld van 63dB. De geluidsbelasting valt ook in de toekomst binnen deze hogere grenswaarde. Daarmee is het wettelijk niet nodig, mede ook



Figuur 10. Handhaven trajectdeel tussen kruising Deltaweg-Nieuwe Bennebroekerweg en Drie Merenweg (N205). Afbeelding boven is de kruising met de Deltaweg-Nieuwe Bennebroekerweg. Onder de kruising met de Drie Merenweg (N205).

omdat er geen sprake is van een reconstructie, om geluidsmaatregelen te nemen.

Een geluidsbelasting van 62 dB geldt echter als een hoog belaste geluidsituatie en is daarmee tamelijk slecht[1]. In het geluidsonderzoek wordt de suggestie gedaan om bij groot onderhoud, waarbij het asfalt vervangen moet worden, te overwegen het huidige asfalt te vervangen door meer geluidsreducerend asfalt. Daarmee brengt de geluidsbelasting met circa 2 tot 3 dB terug. Er zijn ook andere mitigerende maatregelen denkbaar. Voorstel is om deze maatregelen in de verdere uitwerkfase verder te onderzoeken.

Luchtkwaliteit
Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie ruim wordt voldaan aan de Rijksomgevingswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. Tevens wordt voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005, waarmee de situatie past binnen de ambities van het Schone Lucht Akkoord. Daarmee is sprake van een acceptabele luchtkwaliteitssituatie en zijn mitigerende maatregelen voor luchtkwaliteit niet nodig.

Nadere onderzoeken
Naast de leefbaarheid ervaren bewoners uit de wijken Zwaanshoek en Floriande en de appartementencomplexen aan het Hof van Pampus en Aquarius doorstromingsproblemen. De rotonde op de Bennebroekerweg staat vaak vast. De aanzuigende werking van een verbeterde Nieuwe Bennebroekerweg kan de doorstroming potentieel verminderen, is de angst van de bewoners. Deze problematiek bevindt zich niet binnen de scope van het project Weg om de Zuid en daarom is dit niet verder onderzocht. Mogelijk kan naar deze problematiek later nog nader worden gekeken.

Daarnaast vindt er nog onderzoek plaats naar de HOV Haarlemmermeer zuidwest, waarin het voorkeurstracé wordt bepaald, inclusief het tracé op of nabij de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de N205 en de Deltaweg. Afzonderlijke busbanen/stroken en kruispuntoplossingen zijn mogelijk nodig, die invloed kunnen hebben op de Nieuwe Bennebroekerweg. Om die reden is het advies deze onderzoeken buiten het project uit te voeren en op basis van de uitkomsten te bepalen in hoeverre het wenselijk is alsnog aanpassingen te doen aan de Nieuwe Bennebroekerweg binnen het project Weg om de Zuid. Op dat moment kan ook bepaald worden of en zo ja welke geluidsreducerende maatregelen zinvol zijn.

Aanpassing aansluiting Nieuwe Bennebroekerweg op de Drie Merenweg:
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het kruispunt Nieuwe Bennebroekerweg op Drie Merenweg onvoldoende capaciteit heeft. Een oplossing is om het kruispunt uit te breiden met een extra afslag. Dit verkort de wachtrij en daarmee neemt ook de overlast voor de bewoners af.

3.4 HOV-verbinding over Weg om de Zuid

De voorkeursvariant van januari 2022 gaat ervan uit dat toekomstig (hoogwaardig) openbaar vervoer gebruik maakt van de Nieuwe Bennebroekerweg zonder dat daarvoor een aparte busbaan of -strook langs de weg wordt aangelegd. Uitgangspunt in deze oorspronkelijke voorkeursvariant was daarbij 2x2 rijbanen en verkeersregelinstallaties op enkele kruispunten.

Aan het westelijk deel van de geoptimaliseerde voorkeursvariant van het project Weg om de Zuid kan op dit moment nog geen invulling worden gegeven doordat de planstudie naar HOV Haarlemmermeer zuidwest nog tot de tweede helft van 2025 loopt. De projecten Weg om de Zuid en HOV Haarlemmermeer zuidwest verlopen niet synchroon in de fasering. De te kiezen routevariant

1 Conform Methode Miedema

Optimalisatiekans 5: Trajectdeel tussen Deltaweg en N205 via huidig tracé				
Voorkeursvariant 2022	**Waarom optimaliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van optimalisatiekans**	**Kosten**
Nog te bepalen nieuw tracé met 2x1 rijstroken tussen Deltaweg en N205, zuidelijker dan huidig tracé.	Geen noodzaak tot verleggen op basis van verkeersonderzoek, en bovendien lastig in verband met doorkruising natuurgebied Staatsbosbeheer.	Neutraal: - Ligging tracé tussen Deltaweg en N205 heeft geen invloed op verkeersstromen. - Luchtkwaliteit blijft ook zonder aanpassingen voldoen aan de Rijksomgevingswaarden, de WHO-advieswaarden van 2005 en de ambities van het Schone Lucht Akkoord. Positief: - Nieuw aan te leggen tracé ten zuiden van huidig tracé doorkruist natuurgebied Staatsbosbeheer, dus positief dat dit met behoud huidig tracé niet gebeurt. Negatief: - Leidt tot een hoogbelaste geluidsituatie voor appartementencomplex; wettelijk geen maatregelen nodig, maar in vervolgonderzoek dat wel nader onderzoeken.	Negatief: - Omwonenden zien graag aanpassingen aan het tracé ten behoeve van hun leefomgeving. Voor de omgeving zijn er ook andere knelpunten (zoals rotonde Bennebroekerweg) die buiten scope liggen van project, maar meer bijdragen aan leefervaring. Aandachtspunt voor vervolg.	Positief: Goedkoper wanneer tracé niet hoeft te worden verlegd.

van en naar Nieuw-Vennep West is onderdeel van de planstudie en is daarom nu onzeker, waardoor niet duidelijk is op welk punt de HOV-verbinding aantakt op de Bennebroekerweg. Wel is duidelijk dat de bus in alle varianten die nu worden onderzocht ten minste gaat rijden op het traject tussen de kruising Molenaarslaan en de kruising met de Hoofdweg. In het geoptimaliseerde voorkeursalternatief is nu het voorstel om 2x2 rijstroken aan te leggen vanaf de Laan van Devon richting het oosten, waarbij we de ruimte houden om hiervan een aparte busstrook te maken. Doorstroming van het openbaar vervoer is daarmee een extra argument om dit te doen.
Voor het westelijke deel vanaf de Laan van Devon tot aan de Drie Merenweg is op dit moment het uitgangspunt vanuit project Weg om de Zuid het behouden van 2x1 rijstrook. Uit vervolgstudies naar HOV moet blijken of er een extra busbaan of -strook nodig is, afhankelijk hoe HOV wordt ingevuld.

Vanuit de planstudie HOV wordt nu ook Bus Rapid Transit (BRT) als ambitie benoemd net zoals R-net Metrobus.

Pas wanneer in de HOV-planstudie besluitvorming over de voorkeursroute is geweest, is duidelijk op welk deel van het tracé de HOV-verbinding rijdt. Vanuit die studie kan dan bekeken worden op welke locatie en hoe de aansluitingen op de Weg om de Zuid komen en waar er nog verdere optimalisaties voor de doorstroming van het openbaar vervoer gewenst zijn. Te zijner tijd komt uit de HOV-studie naar voren welke inrichting van de kruispunten de voorkeur heeft qua doorstroming en kosten. Vanuit project Weg om de Zuid verwachten we die duidelijkheid uiterlijk 3e kwartaal van 2025. Het project Weg om de Zuid is op dit moment uitgegaan van rotondes om zo wel een kostenberekening te kunnen maken en hiermee een vergelijking

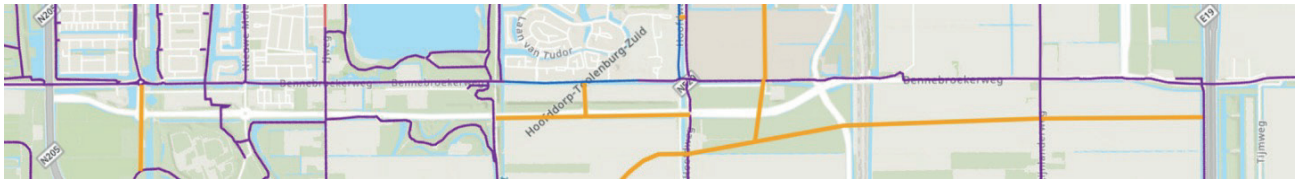
te kunnen maken met het VKA van 2022. Deze rotondes staan hiermee dus niet vast, maar de uitwerking van de kruispunten is afhankelijk van de HOV-planstudie. Voor de voorkeursvariant van de Weg om de Zuid blijft het uitgangspunt dat aanleg van een busstrook vanaf de Laan van Devon tot de rotonde Deltaweg ruimte-technisch mogelijk moet blijven. Daar geldt overigens wel dat voor het aanleggen van 2x2 rijstroken of een separate busstrook het huidige viaduct over de IJweg verbreed moet worden.

3.5 Fietsverbinding over Weg om de Zuid

Alle betrokken partijen zien een grote rol voor de fietser en fietsinfrastructuur in de regio.
In het Fietsplan zijn de doorfietsroutes voor Haarlemmermeer vastgelegd. Deze zijn afgeleid van de routes die zijn vastgelegd in de Netwerkstudie.
De Nieuwe Bennebroekerweg kruist op twee plaatsen een doorfietsroute, namelijk bij de Hoofdvaart en bij de Rijnlanderweg. Ook is het plan om een nieuwe doorfietsroute Hillegom - PARK21-Schiphol Tradepark (STP) te realiseren. Deze loopt voor wat betreft de Weg om de Zuid vanaf het kruispunt Hoofdweg naar Rijsenhout. Langs de Bennebroekerweg loopt een hoofdfietsroute die Zwaanshoek verbindt met Rijsenhout.
Volgens het fietsplan zijn er nog ontbrekende schakels, ofwel locaties waar nog geen goede passagevoorzieningen aanwezig zijn, die de Nieuwe Bennebroekerweg kruisen: het fietspad PARK21-Lincolnpark-Graan voor Visch-centrum/station Hoofddorp, aansluiting PARK21-Tudorpark en PARK21-Deltaweg. (zie figuur 11)

De nieuwe doorfietsroute Hillegom - PARK21-Schiphol Tradepark (STP) en de hoofdfietsroute langs de Bennebroekerweg passeren het spoorviaduct. Daarmee heeft optimalisatiekans 3, behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg, gevolgen voor de fietsroutes in het projectgebied Weg om de Zuid. De huidige voorkeursvariant gaat uit van een fietspad direct naast de Nieuwe Bennebroekerweg onder het spoorviaduct door. Wanneer ervoor wordt gekozen om het huidige spoorviaduct te behouden met aanleg van een weg met twee keer twee rijstroken onder het viaduct door, is er geen ruimte meer voor een parallelweg of fietspad direct naast de Nieuwe Bennebroekerweg. Voor de fietsroute onder het spoorviaduct zoeken we naar een optimale variant voor de fietsveiligheid, waarin we twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct. De locatie van de fiets op- of onderdoorgang wordt bepaald in samenspraak met het project fietsroute Stadscentrum Hoofddorp/Spoorzone en PARK21 via Lincolnpark. Deze oplossing heeft als nadelen dat fietsers een omrijbeweging maken vanaf het noorden naar het zuiden ten opzichte van de Nieuwe Bennebroekerweg over de kruising met de Spoorlaan en de kruising met PARK21. De exacte ligging van het fietspad wordt in de volgende fase van het project opgepakt. In het ontwerp worden thema's als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en beleving natuurlijk meegenomen.

Een raakvlak is de fietsverbinding tussen Stadscentrum Hoofddorp/Spoorzone en PARK21 via Lincolnpark. Naast de fietstunnel is dit een aanvullende oost-west-fietsverbinding. De uitwerking van deze fietskruising in de vorm van een tunnel of een brug gebeurt in een latere fase.



Figuur 11. Bestaand netwerk met (geel) missing links. Bron: Fietsplan

Bij het onderzoeken van de kruisingen op het traject van de Weg om de Zuid was de veiligheid van de fietser in het verkeer een belangrijk uitgangspunt. Dat is mede aanleiding voor het voorstel om de kruising Nelson Mandeladreef – Bennebroekerweg ongelijkvloers aan te leggen.

3.6. Natuur en water in het gebied Weg om de Zuid

NNN-verbindingen

Binnen het project Weg om de Zuid liggen een natte en droge NNN-verbinding. De natte verbinding betreft de Bennebroekertocht die voor een groot gedeelte parallel loopt aan de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze waterverbinding moet voldoende doorstroomprofiel behouden met watersystemen aan beide zijden van het spoor. Bij de droge verbinding gaat het om de groenvoorziening rondom de Nieuwe Bennebroekerweg.

De provincie beheert de NNN-gebieden en hanteert voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wegen, in NNN-gebieden een beleid van 'nee-tenzij'. De Nieuwe Bennebroekerweg kan alleen worden opgewaardeerd met instandhouding van de Bennebroekertocht, zodat deze in de toekomst mogelijk als natte NNN-verbinding kan worden gerealiseerd. Daarmee kunnen eventuele nog aan te leggen NNN-gebieden verbonden worden.

Voor de bescherming en behoud van de verbinding tussen de NNN-gebieden is het belangrijk dat deze gehandhaafd blijven met de werkzaamheden en optimalisaties aan het tracé. In de voorgestelde optimalisaties zijn deze NNN-verbindingen altijd meegenomen als belangrijke randvoorwaarde. Zo blijft met het behoud van het spoorviaduct de Bennebroekertocht behouden en ontstaat er via PARK21 een ruime droge NNN-verbinding.

Water

Er zijn ook effecten op de grondwaterhuishouding. De ondertunneling van de kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de Rijnlanderweg, zoals in de voorkeursvariant 2022, had negatieve effecten op deze waterhuishouding. Met het voorstel voor nieuwe optimalisaties, waarbij de Rijnlanderweg verhoogd komt te liggen over de Nieuwe Bennebroekerweg, is er een minimale impact op de grondwaterhuishouding.

3.7. Kostenraming en planning

3.7.1. Beschikbare middelen

In de samenwerkingsovereenkomst (d.d. 9 december 2022) is de opdracht gegeven om te onderzoeken of aanvullende financiering mogelijk is. Het voorkeursalternatief uit 2022 is destijds geraamd op € 122 miljoen exclusief BTW, berekend op prijspeil 1 juli 2021. Op dat moment was er vanuit alle partners, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam, een totaal van € 86 miljoen exclusief BTW beschikbaar aan gereserveerde middelen. Daarvan draagt provincie Noord-Holland circa € 55 miljoen bij, Vervoerregio Amsterdam circa € 21 miljoen en gemeente Haarlemmermeer circa € 10 miljoen. Deze bedragen zijn nog niet geïndexeerd. Alleen Haarlemmermeer heeft eenmalig een indexatie uitgevoerd.

Gereserveerde middelen VKA 2022	
Provincie Noord-Holland	€ 55 miljoen
Vervoerregio Amsterdam	€ 21 miljoen
Gemeente Haarlemmermeer	€ 10 miljoen
Totaal VKA 2022	**€ 86 miljoen**

Inmiddels is er via het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) een aanvullend bedrag van € 38 miljoen inclusief BTW beschikbaar gesteld. Dit is een bedrag van € 33 miljoen exclusief BTW. De bijdrage vanuit het BO MIRT is te besteden aan mobiliteitsmaatregelen die woningbouw in Spoorzone faciliteren. Dit correspondeert met de optimalisatie van het project waarbij nu vooral de maatregelen in het oostelijk deel van het tracé ssentieel zijn.

Daarnaast is het voorstel om de oostelijke ontsluiting bij de A4 als onderdeel van het project Weg om de Zuid in de verdere uitwerking te betrekken. Daarvoor is reeds € 3 miljoen gereserveerd in het uitvoeringsprogramma mobiliteit van de gemeente Haarlemmermeer. De oostelijke ontsluiting bij de A4 is randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising van de nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandela dreef met de Bennebroekerweg, die nu in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief zit.

Dit betekent dat er nu een totaal van € 122 miljoen exclusief BTW aan gereserveerde middelen beschikbaar is voor de uitvoering van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting.

Totaal aan gereserveerde middelen	
Totaal VKA 2022	€ 86 miljoen
BO MIRT	€ 33 miljoen
Oostelijke ontsluiting	€ 3 miljoen
Totaal	**€ 122 miljoen**

3.7.2. Kostenraming geoptimaliseerd voorkeursalternatief en vergelijking met kostenraming voorkeursalternatief 2022

Vergelijking kostenraming voorkeursalternatief 2022
Om een goede vergelijking te maken, is de raming van het voorkeursalternatief uit 2022 naar het prijspeil van oktober 2023 gebracht, hetzelfde prijspeil als voor de kostenraming van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief 2024. Het voorkeursalternatief 2022 komt hiermee op een bedrag van € 144,2 miljoen uit, exclusief BTW. Indexering is door kostendeskundige van de gemeente uitgevoerd conform onderstaande uitgangspunten:

contractjaar	2024
index juli 2021 (prijspeil raming 9-12-2021)	120,5
index oktober 2023 (prijspeil raming 10-1-2024)	145,7
index percentage	**20,9%**

Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting wordt op dit moment geraamd op € 148,3 miljoen exclusief BTW. Hierin is vrijwel kostenneutraal een aantal optimalisaties in relatie tot doelstellingen ‘doorstroming‘, ’fietsverkeer ’ en ’HOV‘ verwerkt. In deze kostenramingis echter het behoud van het spoorviaduct nog niet verwerkt.

De vergelijking tussen de ramingen voor respectievelijk VKA 2022 en VKA 2024 ziet er als volgt uit:

Kostenraming voorkeursalternatief	Prijspeil	Totaal excl. BTW in miljoen
Voorkeursalternatief 2022	2021	€ 122,0
Voorkeursalternatief 2022	Okt 2023	€ 144,2
Geoptimaliseerd voorkeursalternatief 2024	Okt 2023	€ 148,3

Een van de optimalisatiekansen is het behouden van het spoorviaduct, in plaats van deze te vervangen (optimalisatiekans 3, paragraaf 4.3.3). Vervangen van het spoorwegviaduct brengt hoge kosten en risico’s met zich mee. Het niet vervangen van het spoorviaduct scheelt tijd en geld. De kruising met de Spoorlaan hoeft bovendien niet te worden verplaatst, maar kan op de huidige locatie worden aangepast.

De verwachting is dat dit een kostenoptimalisatie oplevert van € 17,7 miljoen, waarmee de totale raming uit komt op € 130,6 miljoen voor het voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting. In de kostenraming is een risicoreservering opgenomen van 27,5% van de benoemde kosten. Eventuele kosten verhogers die zich voordoen omdat bepaalde risico’s zich voordoen, worden hiermee gedekt.

Gereserveerde middelen
In de afgelopen periode hebben we extra dekking verkregen door de BO MIRT subsidie. We hebben hiermee een grote stap gezet in de dekking, die gegroeid is van € 86 miljoen naar € 122 miljoen en sluiten hiermee op 94 %. In 2022 was dit dekkingspercentage 70,5 %. Bovendien hebben wij een indexatie uitgevoerd tot 2022 op onze gereserveerde middelen. De VRA gaat dit jaar een indexatie uitvoeren. De bijdrage vanuit de BO MIRT wordt in de periode tussen vaststellen van de regeling en de daadwerkelijke uitbetaling aan gemeenten geïndexeerd met de Bureau Documentatie Bouwwezen (BDB) index.

Met dit raadsvoorstel willen we het geoptimaliseerde voorkeursalternatief vast laten stellen door de gemeenteraad met een uitwerking van de financiële gevolgen. We gebruiken dit moment niet voor het vaststellen van aanvullende middelen. De dekking van het project is met de huidige inzichten nog niet volledig rond. We gaan nog een paar stappen nader uitwerken, voordat we aanvullende middelen laten vaststellen. Met een volgende raadsvoorstel of een P&C-product zullen we aanvullende middelen vast laten stellen inclusief de bijbehorende dekkingsbronnen.

Alle bedragen zijn nu op prijspeil 2023. Indexering tot aan het einde van de realisatiefase is nog niet in deze cijfers verwerkt. Conform plan van aanpak (bijlage bij de samenwerkingsovereenkomst uit 2022) moet tot aan de realisatiefase indexering plaatsvinden. Zowel voor de kosten als voor de gereserveerde middelen.

3.7.3. Planning
De verwachting is dat in Q4 van 2030 kan worden gestart met het oostelijk deel (Mandeladreef-Spoorlaan). Aanpak van het westelijk deel (Spoorlaan-Drie Merenweg) wordt bepaald in samenhang met het HOV Haarlemmermeer zuidwest. Op basis van de huidige inzichten kan op de volgende momenten worden gestart met de realisatie:

Wegdeel	Start realisatie
Westelijk deel (Spoorlaan-Drie Merenweg)	Q3 2028
Oostelijk deel (Mandeladreef – Spoorlaan)	Q4 2030

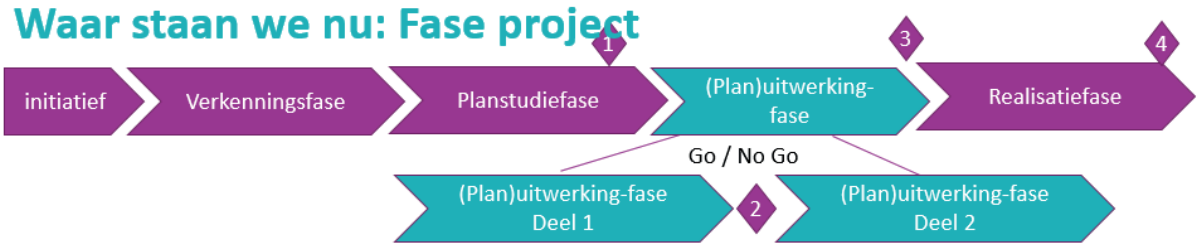
De komende periode wordt we de samenwerkingsovereenkomst verlengd en toegewerkt naar een realisatieovereenkomst. Daarnaast wordt een ingenieursbureau gecontracteerd voor de engineering en het contract voor de uitvoeringswerkzaamheden.

In paragraaf 5.3 staat een aantal aandachtspunten voor de verdere uitwerkingsfase. Een voorbeeld hiervan is grondverwerving, waarbij wel of niet minnelijke verwerving in tijd 2,5 jaar kan schelen. Er kan mogelijk worden versneld wanneer er – per trajectdeel – geen aanpassing op bestemmingsplan/omgevingsvergunning nodig is. In die context wordt naar versnellingsoplossingen gezocht. Ook kan er versnelling plaatsvinden wanneer er geen bezwaren worden ingediend, waarover de Raad van State zich moet buigen. Verder wordt onderzocht of versneld kan worden door fasering van de werkzaamheden, bijvoorbeeld doordat met separate contracten eerder gestart kan worden met het westelijk deel en/of met de oostelijke aansluiting.

In de komende periode wordt bovendien het risicomanagement verder opgepakt. Dit zal leiden tot een actueel en gekwantificeerd risicoregister van waaruit een duidelijkere risicoraming kan

worden gegeven én waarmee bovendien de planning verrijkt kan worden tot een probabilistische planning waarin ook de gevolgen in tijd zichtbaar worden.

De realisatieplanning wordt in de komende fase uitgewerkt. Uit bovenstaande tabel blijkt wel al dat Q3 2028 ruimte biedt aan het projectteam van HOV om de planstudie af te ronden en tot een voorkeursroute te komen. Resultaten die daaruit voortkomen, kunnen effect hebben op deze planning. Naar verwachting kan oplevering van de weg plaatsvinden in Q4 2032, op basis van de huidige inzichten en uitgangspunten.



	Raadsbesluit	Datum	Toelichting
1	Voorkeursalternatief	Eind 2021	Genomen besluit voor gewenste voorkeursalternatief
2	Besluitvorming: Optimalisatie voorkeursalternatief	Q2 2024	
3	Uitvoeringsbesluit – start uitvoering	Medio 2025	
4	Oplevering	Ca. 2029 – 2030 (te plannen)	

4. Meekoppelkansen en raakvlakprojecten

4.1. Meekoppelkansen

Een meekoppelkans is een mogelijke maatregel die meegenomen zou kunnen worden in het (vervolg van) het project of parallel aan het project, omdat het maatschappelijke meerwaarde heeft ('een beter plan') en/of omdat het (extra) bijdraagt aan de projectdoelen. Met het meenemen van meekoppelkansen moet er sprake zijn van een bepaalde efficiëntie in de uitvoering van maatregelen (werk met werk maken) en/of synergie in het halen van doelen. Meekoppelkansen kunnen niet worden gefinancierd uit het budget voor het project Weg om de Zuid.

De volgende mogelijke meekoppelkansen lijken op dit moment kansrijk:

Oostelijke aansluiting op de A4

De nog aan te leggen oostelijke aansluiting op de A4 is geen onderdeel van de scope van het project Weg om de Zuid. Aansluiting op de oostzijde is wel randvoorwaardelijk voor een goede afwikkeling van verkeersstromen. Zowel in de verdere uitwerkingsfase als in realisatiefase is een goede afstemming met de (voorbereiding van) aanleg van een oostelijke aansluiting nodig.

De oostelijke aansluiting op de A4 is onderdeel van het project Aansluiting A4-Hoofddorp-Zuid en wordt gefinancierd door gefinancierd uit de middelen die de gemeente Haarlemmermeer beschikbaar heeft gesteld. Voor de opwaardering van de Weg om de Zuid is de oostelijke aansluiting noodzakelijk. Zonder een oostelijke aansluiting, moet het verkeer vanuit het oosten eerst door het gebied van Schiphol Trade Park om op de A4 te komen. De aansluiting zorgt voor betere verspreiding van het lokale verkeer. Bovendien is de aansluiting randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising met de Nelson-Mandela Dreef-Bennebroekerweg. De omgeving staat achter de aanleg van een oostelijke aansluiting.

Vanwege de nauwe samenhang met de oostelijke aansluiting, is de gemeente Haarlemmermeer voornemens deze in de uitwerkfase als onderdeel van het project Weg om de Zuid verder uit te werken.

Ontsluiting naar STP-terrein (Schiphol Trade Park)

Een aansluiting naar het STP-terrein is geen onderdeel van de scope van het project Weg om de Zuid. Wel is er vanuit het STP de wens uitgesproken om in de toekomst ontsloten te worden via de Nieuwe Bennebroekerweg. Met de nieuwe optimalisatie rondom het spoorviaduct (zie ook paragraaf 4.3, optimalisatiekans 3) wordt de Bennebroekerweg bij de kruising met PARK21 aangesloten op de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierdoor ontstaat een volledige, gelijkvloerse kruising bediend met een VRI-systeem. Deze aansluiting helpt om de ontsluiting van het STP-terrein te realiseren.

4.2. Raakvlakprojecten

In de onderstaande tabel is een totaaloverzicht van raakvlakprojecten te zien waar afstemming mee heeft plaatsgevonden.

Raakvlakproject	
Tijdelijke maatregel Rijnlanderweg-Bennebroekerweg	Er wordt tijdelijk een gelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij je niet mag afslaan (koude kruising), om het verkeer op dit punt goed door te laten stromen voor landbouwverkeer en omwonenden. Wanneer de Nieuwe Bennebroekerweg is opgewaardeerd, is dit niet meer nodig en wordt deze tijdelijke maatregel opgeheven.
PARK21	Aansluiting op PARK21 is onderdeel van optimalisatiekans 3, afstemming heeft plaatsgevonden.
Schiphol Trade Park (STP)	Aansluiting op STP wordt mogelijk door optimalisatiekans 3, afstemming heeft plaatsgevonden.
Kantoorlocatie President	Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is randvoorwaardelijk voor goede doorstroming, o.a. door de groei van aantal woningen.
Woningbouwlocatie Lincolnpark	Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is randvoorwaardelijk voor goede doorstroming, o.a. door de groei van aantal woningen.
Transformator-station	De aanleg van het transformatorstation is aanleiding geweest voor de inrichting van het tracé (zie bijlage C) en is uitgangspunt voor de inrichting van de kruising met de Rijnlanderweg
Westelijke aansluiting op de A4	De verbetering van de aansluiting op de A4 aan de westzijde, inclusief het herontwerp van de kruising Imagination Avenue en Nelson Mandeladreef is een afzonderlijk project met eigen financiering. Een goede aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg is wel randvoorwaardelijk om verkeer goed door te laten stromen. Daarmee is een gecoördineerde aanpak van de uitwerking randvoorwaardelijk.

4.3. Aandachtspunten voor de verdere uitwerkfase

Na besluitvorming over het geoptimaliseerde voorkeursalternatief, wordt de uitwerkfase gecontinueerd met een milieueffectrapportage en daaropvolgend de planologische inpassing. In deze verdere uitwerkfase zijn er een aantal aandachtspunten die om verdieping vragen, waarvan de belangrijkste de volgende zijn:

Zo min mogelijk belemmeringen voor de fiets

Bij de aanleg van een kruising met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg (optimalisatiekans 2) komt ook het fietspad langs de Rijnlanderweg verhoogd te liggen. Het beperken van belemmeringen voor de fietser vraagt om nadere uitwerking.

Datzelfde geldt voor het voorstel om fietsverkeer, dat niet langer onder het spoorviaduct door kan rijden (optimalisatiekans 3), zuidelijker onder het spoor door gaat via een fietstunnel. Dit heeft nadelen voor fietsers, omdat zij een omrijbeweging moeten maken ten opzichte van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de kruising met de Spoorlaan en de kruising met PARK21.

Uitwerking naar aanleiding van conclusies uit de HOV-studie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een VRI-systeem (Verkeersregelinstallatie) bij de kruisingen van de Laan van Devon tot aan de Drie Merenweg (N205) niet nodig is voor de verkeersdoorstroming en dat huidige rotondes volstaan. De inrichting van deze rotondes vraagt om nadere uitwerking om meer robuustheid te creëren en om het HOV, afhankelijk van het nog te bepalen HOV-tracé, beter door te laten stromen. Hetzelfde kan naar aanleiding van de HOV-studie potentieel gelden voor het aantal rijstroken (of een busbaan) tussen (een deel van) de Drie Merenweg en de Laan van Devon. Mocht dat nodig zijn, dan is daar in ieder geval ruimte voor gereserveerd, met uitzondering van de passage bij het viaduct van de IJweg.

Mogelijke geluid reducerende maatregelen tussen Deltaweg en N205
Wanneer er meer duidelijk is uit de onderzoeken naar HOV Haarlemmermeer zuidwest en het gebiedsgerichte onderzoek naar doorstroming rondom de Deltaweg, kan beter worden bepaald of en zo ja welke (geluidsreducerende) maatregelen zinvol zijn in het gebied tussen de Deltaweg en de N205.

Verdere afstemming ProRail en Hoogheemraadschap aangaande de spoorpassage
De optimalisatiekans om het spoorviaduct te behouden (in plaats van vervangen) vraagt om nadere uitwerking. De staat van het HSL-viaduct (Hogesnelheidslijn) kan namelijk tot werkzaamheden leiden, die op spanning kunnen gaan staan met de werkzaamheden voor de realisatie van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief of mogelijk impact kunnen hebben op het huidige ontwerp.
Met Hoogheemraadschap is gesprek nodig over de waterverbinding in de vorm van de Bennebroekertocht.

Wet- en regelgeving op het gebied van stikstof
Er is nadere analyse nodig wat de mogelijke impact is van nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van stikstof op realisatie.

Fasering realisatie geoptimaliseerd voorkeursalternatief
De mogelijkheden voor fasering van de werkzaamheden om het geoptimaliseerde voorkeursalternatief te realiseren, vragen om nadere uitwerking. Dit is een aandachtspunt voor de verdere uitwerkfase.

Bijlage A: Voorkeursalternatief – januari 2022

In januari 2022 is door de drie opdrachtgevende partijen, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland ingestemd met de uitwerking van het voorkeursalternatief voor het project Weg om de Zuid, dat bestaat uit:

a. De aanleg van een nieuwe weg van twee keer twee rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en de spoorviaducten, ongeveer 200 meter zuidelijker ten opzichte van de Bennebroekerweg die voor bestemmings- en landbouwverkeer blijft bestaan met een ongelijkvloerse kruising van de Rijnlanderweg (hierna: deeltraject A).
b. Het vervangen van het bestaande spoorviaduct van de reguliere spoorlijn om hier voldoende ruimte voor de twee keer twee rijstroken, een parallelweg, water, onderhoudswegen voor ProRail en een fietspad te creëren.
c. Het verbreden van de huidige Nieuwe Bennebroekerweg naar twee keer twee rijstroken tussen het spoorviaduct en de kruising Deltaweg, inclusief het vervangen van de rotondes naar kruispunten met verkeerslichteninstallaties (hierna: deeltraject B).
d. Een nog te bepalen nieuw tracé met twee keer één rijstrook tussen de kruising Deltaweg en de N205 Drie Merenweg, waarbij duidelijk is dat dit wegvak zuidelijker komt te liggen dan het bestaande tracé (hierna: deeltraject C).
e. De mogelijkheid om een bus met voorrang (prioriteit) in de verkeerslichtenregeling mee te laten rijden of eventueel later nog een vrijliggende busbaan aan te leggen.
f. Diverse verbeteringen aan het fietsnetwerk langs en over het tracé, zoals de fietsbrug bij de Deltaweg richting PARK21.

Deeltraject A: Nelson Mandeladreef-Spoorlaan
Voor het voorkeursalternatief is het uitgangspunt op deeltraject A tussen de Nelson Mandeladreef en Spoorlaan een zuidelijke ligging. Hier komt de Nieuwe Bennebroekerweg dus op een volledig nieuwe locatie, omdat onderzocht is dat een alternatief dat gebruik maakt van de Bennebroekerweg niet leidt tot een acceptabel alternatief. De weg wordt vanaf de Nelson Mandeladreef rechtdoor getrokken over de Bennebroekertocht en komt op ongeveer 200 meter ten zuiden parallel aan de bestaande Bennebroekerweg te liggen. Het wegprofiel gaat uit van twee keer twee rijstroken met groene middenberm, conform de Nelson Mandeladreef. De bestaande Bennebroekerweg kan hierdoor gebruikt blijven worden voor bestemmings- en landbouwverkeer en ook het fietspad kan dan blijven bestaan. Dit bleek bij andere alternatieven veel minder logisch in te richten. De kruising met de Nelson Mandeladreef is goed te ontwerpen en met verkeerslichten goed af te wikkelen terwijl dit bij andere alternatieven leidde tot een lastige inpassingsopgave en slechtere afwikkeling. Dit zuidelijke tracé buigt nabij de spoorviaducten weer naar het noorden toe om de spoorlijnen ter plaatse van de huidige spoorviaducten te passeren. De onderdoorgangen van de spoorlijnen bieden voldoende ruimte voor twee keer twee stroken in combinatie met een open (ecologische) tocht waarbij het uitgangspunt is dat het bestaande

viaduct voor het reguliere spoor wordt vervangen. De kruising met de Spoorlaan wordt drastisch uitgebreid en naar het zuiden verplaatst. Uiteindelijk scoort het voorkeursalternatief tussen de Spoorlaan en de Nelson Mandeladreef beter op de doorstroming en de bereikbaarheid en functie van de Bennebroekerweg. Ook voor het landschap, de cultuurhistorie (behoud van de polderlinten) en kansen voor (open) water scoort dit alternatief beter op dit trajectdeel dan andere alternatieven.

Deeltraject B: Spoorlaan – kruising Deltaweg
Tussen de Spoorlaan en de kruising met de Deltaweg wordt de bestaande Nieuwe Bennebroekerweg verdubbeld naar twee keer twee rijstroken waarbij de rotondes worden vervangen door kruisingen met verkeerslichten.
In het alternatief voor dit tracédeel wordt de weg ingericht waarbij een mogelijk toekomstige HOV-lijn in beginsel mee kan rijden met het overige verkeer gezien de voordelen op het gebied van verkeer en ruimtelijke inpassing. Er is wel onderzocht in deze fase of er bij de ligging van de twee keer twee rijstroken voldoende ruimte is voor een mogelijk besluit in de toekomst voor een aparte vrijliggende busbaan aan de noordzijde van de rijbanen. Dit blijft met aanpassingen aan de geluidswal mogelijk, maar meerijden van het HOV met het reguliere verkeer scoort op de doorstroming voor het overige verkeer en op landschap en cultuurhistorie beter dan een aparte vrijliggende busbaan. Logisch is dat een aparte busbaan beter scoort voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Ter hoogte van de Molenaarslaan en de Deltaweg is het niet meer mogelijk om het Sportcomplex Koning Willem Alexander (SKWA) via de huidige ontsluiting te bereiken. De bestaande in- en uitgangen komen namelijk in de opstelvakken van het kruispunt met de Nieuwe Bennebroekerweg terecht. Hiervoor is een nieuwe ontsluiting van het parkeerterrein nodig via de Bennebroekerweg met een extra brug.

Deeltraject C: kruising Deltaweg-N205
Het voorkeursalternatief gaat voor deeltraject C, tussen het kruispunt Deltaweg en N205 (de Drie Merenweg) uit van het behouden van de twee keer één rijstrook maar deze wordt wel verlegd naar het zuiden en krijgt een middenberm. Voor het definitieve tracé is in het voorkeursalternatief nog geen definitieve keuze gemaakt. Er zijn twee varianten als kansrijk beschouwd, maar die scoren verschillend op de (verschillende) effecten. In de planuitwerking wordt een definitieve keuze voor een van beide tracés gemaakt. Beiden varianten scoren ten opzichte van het behoud van het huidige tracé beter op leefbaarheid en doorstroming, dus er volgt zeker een aanpassing op dit trajectdeel. Ook bieden beide varianten ruimte voor een eventuele vrije busbaan als dit uit de HOV-studie naar voren komt. De zuidelijke afbuiging scoort ten opzichte van rechtdoor wel slechter op de aspecten landschap (doorkruist immers het NNN-gebied), cultuurhistorie en natuur.

Bijlage B: Draagvlaknotitie

1. Inleiding

Voor het project Weg om de Zuid ligt er, middels het adviesrapport Besluitvorming NBBW een voorstel voor een geoptimaliseerd voorkeursalternatief. Een belangrijke onderdelen om te komen tot de optimalisatie is de input die is opgehaald uit de omgeving middels de inzet van omgevingsmanagement en participatie.
In de vorige fase is er ook, middels een omgevingsmanager vele informatie opgehaald en geparticipeerd met de hulp van de omgevingsmanager en dat is in de fase voortgezet.

In het adviesrapport Besluitvorming NBBW wordt de participatie beschreven, maar om een volledig inzicht te geven in de wijze waarop geparticipeerd, is welke informatie is opgehaald is deze draagvlak notitie geschreven.

1.1. Doel

Deze notitie heeft als doel om inzicht te geven in de informatie die opgehaald is met participatie. Tevens wordt er geprobeerd aan te geven hoe de omgeving (in de vorm van de participanten) staat ten opzichte van de geoptimaliseerde voorkeursvariant.
De verschillende ideeën en opmerkingen van de participanten zijn hier zo goed mogelijk meegegeven.
Bij de afweging om te komen tot de geoptimaliseerde voorkeursvariant zijn de wensen en ideeën van de omgeving meengenomen. Tevens zal er in de volgende fase de input meegenomen worden en worden uitgebreid.

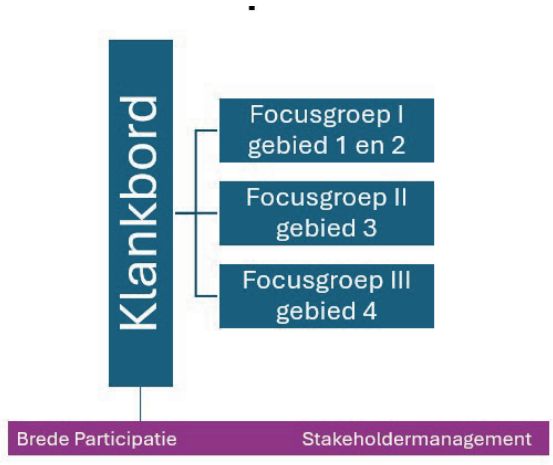
1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er dieper ingegaan op het proces van participatie. In hoofdstuk 3 wordt er per optimalisatiekans weergegeven wat de omgeving hiervan vindt.
De optimalisatie kansen zoals benoemd in o.a. het rapport zijn:

- Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/ Nelson Mandeladreef
- Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebrokerweg – Rijnlanderweg met verhoogde ligging Rijnlanderweg
- Behouden spoorviaduct
- Handhaven 2x1 rijstroken Laan van Devon tot aan Drie merenweg met kleine aanpassingen rotondes
- Handhaven trajectdeel Deltaweg en Drie Merenweg via huidig tracé

2. Participatie

Voor deze fase van het project is er gewerkt met een overstijgende klankbordgroep en drie verdiepende focusgroepen.



Klankbordgroep Ontwerpfase
Deze groep bestond uit deelnemers die óf een organisatie vertegenwoordigden óf een brede groep inwoners. De deelnemers werden geïnformeerd over alle stappen in het project en keken naar het totale proces. Anders dan in de vorige fase zaten de deelnemers nu minder op de inhoud en de inrichting van het tracé. Ook kregen ze een inhoudelijke terugkoppeling van wat er in de Focusgroepen was besproken. De Klankbordgroep Ontwerpfase is 3 keer bij elkaar geweest.

Focusgroepen
Daarnaast zijn er drie Focusgroepen gevormd. De deelnemers aan deze Focusgroepen waren direct belanghebbenden binnen één van de vier deelgebieden of hadden specifieke kennis doordat ze actief zijn bij een belangenorganisatie. Bijvoorbeeld de Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO) in deelgebied 1 en 2. Deelgebied 2 is bij zowel Focusgroep I en als bij Focusgroep II besproken. Elke Focusgroep is minimaal 1 keer bij elkaar geweest. Daarnaast zijn er gezamenlijke bijeenkomsten geweest met alle groepsdeelnemers. Onder andere over de uitleg van het verkeerscijferonderzoek door bureau Goudappel.

Op zaterdag 9 maart konden alle inwoners van de gemeente Haarlemmermeer meedenken én praten tijdens een brede informatiemarkt in de Van Zantenhal in Nieuw-Vennep. Naar schatting 500 bezoekers waren aanwezig. De bezoekers gingen in gesprek met de leden van het IPM-team. Er stonden informatiepanelen over het project en in de gesprekken en via de reactieformulieren kwamen verschillende onderwerpen aan bod, zoals de doorstroming op de Spoorlaan, het recente verkeersonderzoek en de planning. Het draagvlak voor een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg blijkt groot. Veel bezoekers vroegen naar de verder besluitvorming en ook wilde men graag op de hoogte gehouden worden over het vervolg. Daarvoor werd verwezen naar projectsite en de Nieuwsbrief van Hoofddorp Zuid.

Via deze middelen worden ontwikkelingen over het project en het gebied gecommuniceerd.

2.1. Afstemming met overige partijen

Naast de participatie met de Focusgroepen en de Klankbordgroep Ontwerpfase zijn er ook met diverse andere partijen gesprekken gevoerd. De onderwerpen van deze gesprekken waren divers. Soms ging het over een algemeen belang, soms een specifiek belang of een specifieke locatie.

De partijen waarmee onder andere is gesproken zijn:
- ProRail;
- Land en –tuinbouworganisatie (LTO);
- Hoogheemraadschap van Rijnland ;
- Schiphol Area Development Company (SADC);
- Ondernemersvereniging Hoofddorp Zuid.

Tevens is gesproken met de projectteams van onder andere Park21, Transformatorstation en HOV-Haarlemmermeer zuidwest. Vanuit deze projecten zijn er ook eisen en wensen waarmee het project rekening moet houden. Mede hierdoor is er intern bij de gemeente een gebiedsoverleg ingesteld.

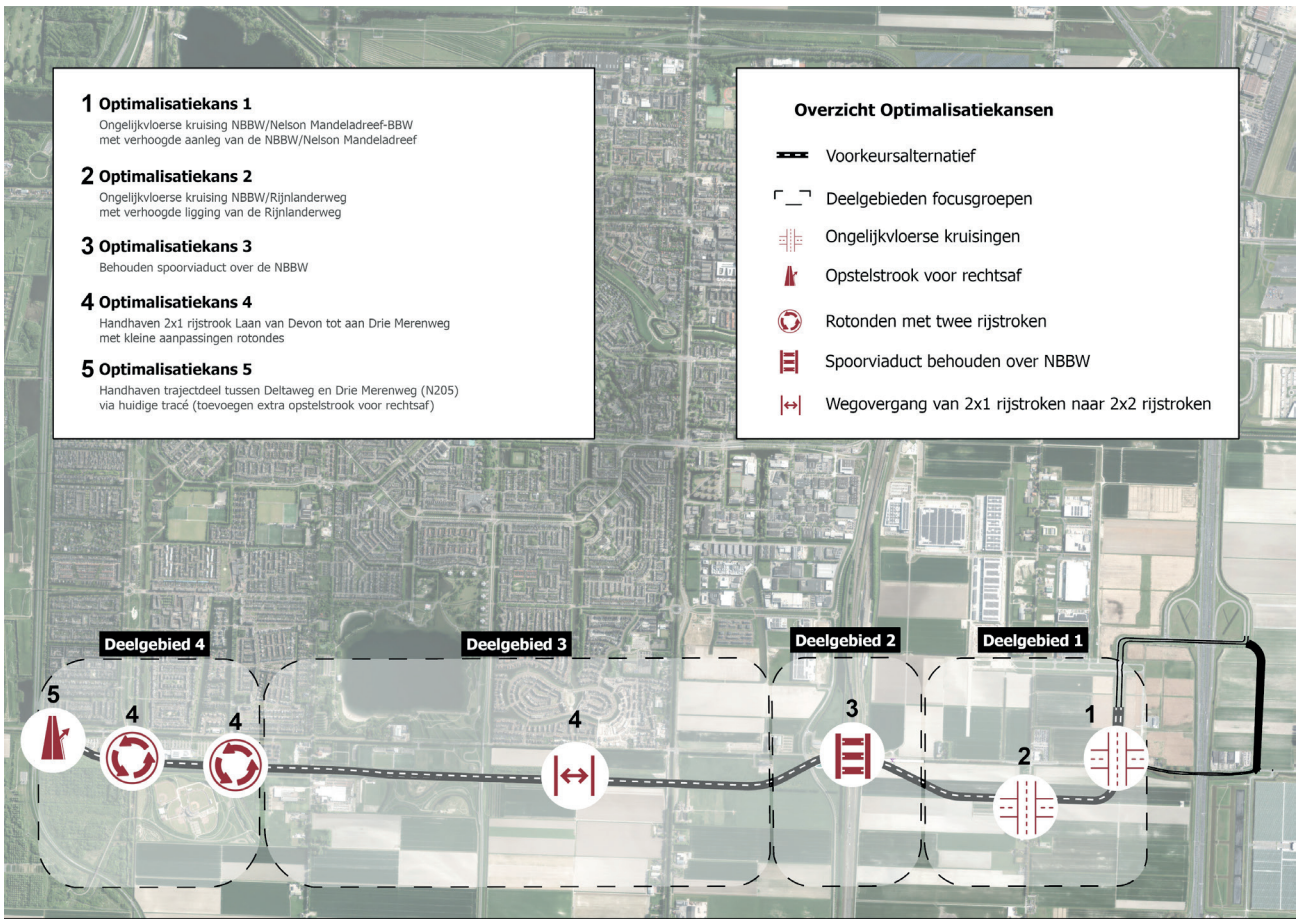
3. Participatie per optimalisatiekans

In dit hoofdstuk wordt er per optimalisatiekans ingegaan op wat de omgeving vindt.

DEELGEBIED 1 en 2

3.1. Kruising Nieuwe Bennebroekerweg / Nelson Mandeladreef en Bennebroekerweg

De kruising Nieuwe Bennebroekerweg /Nelson Mandeladreef en Bennebroekerweg is besproken tijdens de bijeenkomst met Focusgroep I. De deelnemers vonden het logisch dat er een ongelijkvloerse kruising komt om de doorstroming te bevorderen. Er bleek geen voorkeur te bestaan



Figuur 12. Overzicht optimalisatiekansen en deelgebieden

voor een brug of tunnel. Wat de participanten vooral belangrijk vinden is hoe de verkeerstromen dan gaan vanaf de snelweg A4 richting de Rijnlanderweg en Rijsenhout.
Komt er een ongelijkvloerse kruising dan vindt men het erg belangrijk dat de zogenaamde oostelijk ontsluiting (op de A4) wordt gerealiseerd. De bewonerscommissie van de Rijnlanderweg, en SADC zien graag dat de ontsluiting wordt gerealiseerd.

De dorpsraad van Rijsenhout, die niet actief deelgenomen heeft aan de focusgroep en apart gesproken is begrijpt dat de oostelijk ontsluiting dan wenselijk is, maar maakt zich grote zorgen voor nog meer sluipverkeer in het dorp als er file is op de A4.

Hierbij deel van de reactie van dorpsraad Rijssenhout:



De nieuwe aansluiting zal volgens ons zorgen voor nog meer sluipverkeer richting Rijsenhout. De A4 staat iedere spits vast en men gebruikt de parallel gelegen Aalsmeerderweg als sluiproute in noordelijke of zuidelijke richting. Dit verkeer komt o.a. van de logistieke centra ten noorden van Rijsenhout maar ook van verkeer op de A4 vanuit Amsterdam naar bij voorbeeld Alphen a/d Rijn, dat een afslag eerder neemt omdat de A4 vaststaat. Als voorbeeld het distributiecentrum van Amazon, waar veel busjes door het dorp heen “scheuren” op weg naar de A4 of richting Burgerveen/ Leimuiden.

3.2. Kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg

Belangrijk voor de deelnemers van Focusgroep I is ook hier de routering bij de uiteindelijk oplossing. Hoe komen de verschillende verkeersdeelnemers van A naar B. Hierbij gaat het om autoverkeer van en naar de A4 en Hoofddorp (centrum) en vice versa.

De deelnemers, met name de bewoners aan de Rijnlanderweg, vinden een niet gelijkvloerse kruising met de Nieuwe Bennebroekerweg een goede oplossing. Temeer omdat zij daarmee verwachten dat het sluipverkeer, waar men nu veel overlast van ondervindt, zal afnemen. Afslaan wordt dan een stuk lastiger, omdat er 'geslingerd' moet worden. Wel vinden de meeste deelnemers van deze Focusgroep het belangrijk dat de kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg weer een normale kruising wordt, waar je naar alle kanten mag afslaan. Dit zodat men wel naar Hoofddorp en de A4 kan zonder enorm om te moeten rijden. Tevens is het voor landbouwverkeer belangrijk dat die mogelijkheid terugkomt. De aanleg van een landbouwpad als oplossing, zoals nu gerealiseerd lijkt te gaan worden ten noorden van de Bennebrokerweg is voor hun niet wenselijk.



3.3. Aansluiting PARK21

Voor PARK21 is het belangrijk dat het park bereikbaar blijft vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg. Een aantal deelnemers van de Focusgroep I vindt dit ook echt belangrijk omdat men vindt dat de gemeente moet zorgen dat het festivalterrein bereikbaar blijft en grote groepen mensen na een festival makkelijk weg moeten kunnen met de auto.

Een ander belangrijk argument waarom, met name LTO en agrarische ondernemers, voorstander zijn van de aansluiting op PARK21 is dat daarmee ook de landbouwvoertuigen vanaf de Rijnlanderweg de Bennebroekerweg op/af kunnen. Graag rijden ze mee op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Als de (oude) Bennebroekerweg weggaat bij het spoorviaduct (om ruimte te maken, zie paragraaf 3.4.) is het voor zowel de LTO, de agrarische bedrijven en omwonenden een absolute noodzaak om vanaf de Bennebroekerweg de Nieuwe Bennebroekerweg op te kunnen, omdat zij anders niet richting Hoofddorp centrum kunnen.
De verwachting dat dit uitnodigt tot sluipverkeer, als er een file op de A4 is, lijkt tot nog toe mee te vallen omdat bestuurders vanaf de A4 flink moeten "slingeren". Dit is onaantrekkelijk.

3.4. Onderdoorgang spoorviaducten

De onderdoorgang van het spoor is voor het project een grote uitdaging. Om ruimte te maken voor een brede weg moet het spoorviaduct eigenlijk aangepast worden, maar dat kost erg veel geld. De wens om het spoorviaduct niet aan te passen is besproken met de deelnemers van Focusgroep I en Focusgroep II.

In het algemeen zien de deelnemers de uitdaging om te zorgen dat alles onder het spoor te laten gaan zonder het viaduct aan te passen. Zij vinden het vooral belangrijk dat het (auto)verkeer veilig en snel de spoorviaducten kan passeren. Tijdens de bijeenkomsten is de vraag gesteld of het niet makkelijker/handiger is om de Bennebroekerweg te verbreden in plaats van een Nieuwe Bennebroekerweg aan te leggen aan de oostkant van het spoor. Dit scheelt onder andere een extra slinger voor de auto waardoor het veiliger wordt. Het projectteam heeft dit idee nogmaals

onderzocht. Het verbreden van de Bennerbroekerweg is niet wenselijk omdat het o.a. niet past in polderlintenbeleid en er onvoldoende ruimte is.

De onderdoorgang is ook apart besproken met een aantal belangrijke stakeholders. Zij vinden het belangrijk maar vinden het voorwaardelijk dat er ook ruimte blijft voor:

- Landbouwvoertuigen;
- Fietsers;
- Water.

Over hoe dit (technisch) te realiseren doen de verschillende stakeholders niet direct uitspraken. LTO heeft de voorkeur mee te rijden met het overige verkeer onder het spoor door (en verder ichting het westen).



DEELGEBIED 3

3.5. Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg tot Laan van Devon

Bij de participatie van de Nieuwe Bennebroekerweg, kruising Spoorlaan tot aan de Laan van Devon zijn maar een paar opmerkingen meegeven aan het projectteam.
Veel deelnemers van de Focusgroepen, maar ook bezoekers van de informatiemarkt op 9 maart, zijn benieuwd hoe de doorstroming op de Spoorlaan zal gaan. Temeer omdat bij het Verkeerscirculatieplan Hoofddorp (VSP Hoofddorp) is aangegeven dat de Van Heuven Goedhartlaan autoluw wordt en het verkeer dus via de Spoorlaan over de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 zal gaan.
Ook het verkeer op de Spoorlaan naar Nieuw-Vennep staat in de ochtend regelmatig vast. Daarom hopen veel deelnemers dat het kruispunt niet het volgende knelpunt wordt als de onderdoorgang is verbeterd en er daar dus meer auto's zullen gaan rijden.

Ook wordt opgemerkt dat er goed gekeken moeten worden naar de fietsroutes in combinatie met het Spoorviaduct.

De verschillende deelnemers van de Focusgroepen zien graag zo ver mogelijk 2 keer 2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit zal de doorstroming nu, maar ook zeker in de toekomst ten goede komen.

3.6. Laan van Devon naar het westen

De input van de participanten over de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg van Laan van Devon naar de rotonde bij de Deltaweg is eenduidig.
De deelnemers van Focusgroep II vinden doorstroming het belangrijkste. de deelnemers van deze Focusgroep pleiten ervoor om de gehele weg te voorzien van 2 keer 2 rijstroken. Voordeel bij 2 keer 2 rijstroken is dat:

- landbouwverkeer kan meerijden (veiliger dan op de Bennebroekerweg), maar wel ingehaald kan worden.
- er in geval van een ongeluk nog doorstroming mogelijk op een andere rijstrook.
- Eventuele HOV-bus kan blijven meerijden op de weg en hoeft er geen vrij liggende busbaan te worden aangelegd.
- De weg is toekomst-proof.

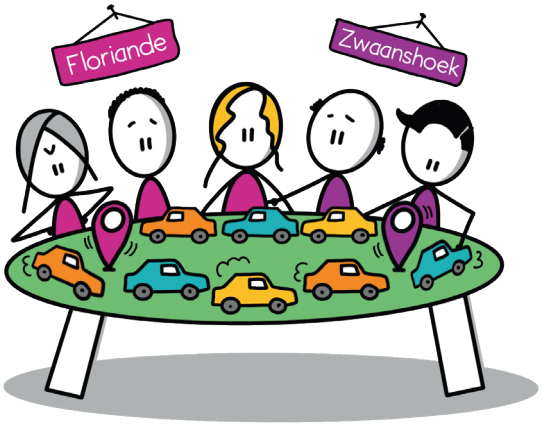
Wel is er verschil van inzicht in hoe gemakkelijk je van de Nieuwe Bennebroekerweg in de wijk Floriande moet kunnen komen. Voor sommige deelnemers was de Toolenburgerweg een kans geweest om extra ontsluiting van de wijk mogelijk te maken.

Een ander aandachtspunt dat is meegegeven aan het projectteam is dat er goed gekeken moet worden naar fietsoversteek mogelijkheden naar PARK21. Binnen het project is daar nog niet uitgebreid naar gekeken, maar de participanten willen graag weten hoe dat mogelijk gemaakt wordt. Zeker omdat dit vervoersbewegingen met de auto kan reduceren.
In de volgende fase zal dit ook worden meegenomen in de wensen van de omgeving.

Deelgebied 4

3.7. Zoekgebied deelgebied 4

Binnen deelgebied 4, het zoekgebied, waren in het vorige VKA meerdere opties benoemd. In het project en tijdens de participatie zijn deze verschillende opties bekeken, wat de problemen zijn en wat mogelijke oplossing(en) zijn. Hierover is uitgebreid gesproken met de deelnemers van Focusgroep III.



Participanten

De meeste deelnemers pleiten al vanaf het begin (en ook al in de vorige projectfase) voor de zogenoemde zuidelijk variant. Bewoners van Aquaradius en Hof van Pampus ervaren veel overlast van geluid en fijnstof in hun woningen die relatief dicht op de weg staan.
Leden van de wijkraad Floriande en de dorpsraad Zwaanshoek geven aan dat het verkeer vaak vaststaat in de wijk/in hun dorp. De verwachting is dat de verkeersoverlast afneemt als er vanaf de rotonde bij de Deltaweg een weg naar het zuiden loopt en daar op de Driemerenweg aansluit.
De vertegenwoordiging van onder andere de vogelvereniging is geen voorstander van de ligging van de weg naar het zuiden om zo het belangrijke natuurgebied (NatuurNetwerkNederland) te behouden voor de natuur.

Onderzoeken

Tijdens de afgelopen projectfase zijn er diverse onderzoeken (verkeer, fijnstof en geluid) uitgevoerd. De resultaten van het verkeersonderzoek tonen aan dat het niet noodzakelijk is om grote aanpassingen aan de huidige weg te doen om de doorstroming te verbeteren. Uit het aanvullende onderzoek naar geluid en fijnstof blijkt dat de gemeente geen wettelijk normen overschrijdt.
De resultaten van deze onderzoeken samen geven geen aanleiding tot grote aanpassingen aan de aansluiting Nieuwe Bennebroekerweg – Drie Merenweg tot rotonde Nieuwe Bennebroekerweg – Deltaweg. Om de verkeersafhandeling te bevorderen kan de aansluiting op de Drie Merenweg uitgebreid worden met één extra strook voor afslaand verkeer komende vanuit oost naar noord. Daarnaast zou het advies zijn om de vormgeving van de rotonde Deltaweg aan te passen en de rotonde uit te breiden naar 2 rijstroken.

Invloeden die buiten de scope van het Project WodZ vallen zouden mogelijk tot een hele andere oplossingsrichting kunnen leiden die die niet strookt met bovenstaande aanpassing.

De deelnemers van Focusgroep III stellen dan ook voor dat er breder gekeken wordt naar de verschillende ontwikkelingen en problemen in het gebied. Zo wordt er onder andere op dit moment een onderzoek gedaan naar de aanleg van een busbaan voor het project HOV- Haarlemmermeer Zuid West. De zuidelijke variant is in de ogen van de focusgroepleden daarmee nog steeds een mogelijke optie.



Figuur 13. Zoekgebied deelgebied 3.

Focusgroep III geeft graag het volgende mee:

Op dit moment nog geen keuze te maken voor het tracé Nieuwe Bennebroekerweg deelgebied 4. Maar eerste onderstaande te onderzoeken c.q. projecten af te wachten. En vervolgens de resultaten mee te nemen in de afweging van het meest optimale tracé voor dit gebied.

- Binnen het project Weg om de Zuid een traject op te starten om een breder gebiedsgericht onderzoek te starten naar de verschillende verkeersproblemen in het aansluitende gebied richting Bennebroekerweg, Zwaanshoek en Floriande.
- Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van de informatie die is opgehaald tijdens de participatie in de ontwerpfase om te voorkomen dat er zaken herhaald worden.
- De uitkomsten van de studie HOV-lijn af te wachten en de resultaten mee te nemen in de keuze van het tracé Nieuwe Bennebroekerweg in deelgebied.
- Ook zoeken naar een oplossing voor de (te korte) invoegstroken bij het kruispunt Driemerenweg/ Nieuwe Bennebroekerweg

Het advies van de Focusgroep is om in het projectbudget voldoende middelen te reserveren, en in de planning voor regulier onderhoud op bijvoorbeeld infrastructuur en andere gemeentelijke werkzaamheden in het nieuwe zoekgebied uit te gaan van wijziging in de huidige situatie, om de toekomstige realisatie van een zo optimaal mogelijk ontwerp mogelijk te maken.



gemeente
Haarlemmermeer

Van: [redacted] <[redacted]@xs4all.nl>
Verzonden: maandag 22 juli 2024 20:55
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: aanhoudende overlast showracers Hilversumseweg/N525 Laren

College van Gedeputeerden Staten Provincie Noord Holland
College van Burgemeester en Wethouders gemeente Laren
College van Burgemeester en Wethouders gemeente Hilversum
Leden van Provinciale Staten provincie Noord Holland
Leden van de gemeenteraad gemeente Laren
Leden van de gemeenteraad gemeente Hilversum

Laren, 22 juli 2024

Geluidsonderzoek toont grote overlast aan door showracers op N 525
Openbaar bestuur faalt in aanpak geluidshinder N525 door showracers

Al tien jaar laat het openbaar bestuur, gemeente Laren en Provincie Noord Holland, het afweten bij het verminderen van ernstige geluidshinder bij de Hilversumseweg/ N 525 gemeente Laren door zng showracers. Ter hoogte van het viaduct met de A1 heeft alweer tien jaar geleden een reconstructie plaatsgevonden. Daarbij is er een racebaan ontstaan die vooral aantrekkelijk is voor motorrijders en sportauto's. De N525 is een drukke weg met 26.000 voertuigen per etmaal. Gemiddeld 800 daarvan (1 voertuig per minuut) scheuren erop los met vol gas en vaak met brullende motoren bij het optrekken voor een sprintje naar het volgende stoplicht zo'n 100 meter verderop.
Een recent geluidsonderzoek in opdracht van de provincie en een enquête onder de omwonenden bevestigt de ervaren geluidshinder, waaraan al die jaren niets aangedaan is.

Provincie en gemeente Laren laten het al tien jaar afweten. Er zijn eenvoudige oplossingen mogelijk. Oplossingen die de doorstroming en veiligheid niet belemmeren en de geluidshinder in enorm kunnen verlichten. Zoals verlaging van de maximale snelheid naar 30 km/h, handhaving en controle (bijvoorbeeld in combinatie met een pilot met geluidscamera's) en de aanleg van verkeersdrempels. Maar er gebeurt niets.
Al jaren gebeurt er niets.

De omwonenden voelen zich niet serieus genomen en roepen gemeente en provincie op nu eindelijk eens in beweging te komen. Niet alleen ontbreekt de politieke wil. Het ontbreekt vooral aan het nemen van verantwoordelijkheid en regie op dit dossier. Dat moet beter.

De 28 omwonenden die dagelijks overlast ervaren doen een dringende oproep aan gemeente en provincie om op korte termijn maatregelen te treffen, niet eerst weer praten of onderzoeken: maatregelen.

Namens de 28 aanwonenden van de Hilversumseweg,

[redacted]

Bijlagen

- Quotes buurtbewoners overlast showracers
- Buurtbewoners die overlast showracers ervaren
- Geluidsklimaat van Gooi en Vechtstreek in Beeld

Geluidsklimaat van Gooi en Vechtstreek in Beeld



GLIMI: Pilot Geluid Meten

Door: Munisense & SoundAppraisal

Auteurs: [redacted]

Aan: Provincie Noord Holland

Partners: WAAG Futurelab, gemeente Gooise Meren, BEL-combinatie

Datum: 24-10-2023

Samenvatting

Dit rapport beschrijft de bijdrage van het GLIMI-project aan Hollandse Luchten en de resultaten van het GLIMI pilotonderzoek 'Geluid Meten' in de Gooi & Vechtstreek, uitgevoerd van maart tot juni 2023.

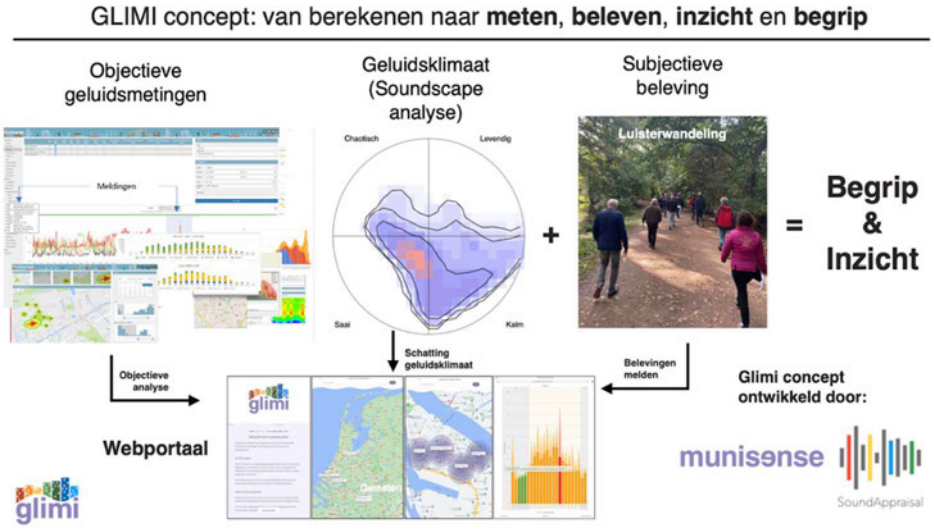
> GLIMI staat voor *GeluidsLandschap Instant Monitoring Infrastructuur* en beoogt het *faciliteren van burgerparticipatie door geluidsomgeving meetbaar, begrijpelijk en hanteerbaar te maken en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving te behouden en verbeteren.*

Vanuit bewoners van de Gooi en Vechtstreek - en deelnemers aan het Hollandse Luchten Project van provincie Noord Holland – bestond de behoefte om de kwaliteit van hun geluidsomgeving te monitoren. Het GLIMI-project, uitgevoerd door SoundAppraisal en Munisense, sluit aan bij deze behoefte. Het GLIMI project ondersteunt burgerparticipatie bij het behoud en verbeteren van de leefomgeving, door geluidsbronnen continu inzichtelijk te maken en te vertalen naar omgevingskwaliteit. In samenwerking met Provincie Noord Holland, WAAG Futurelab, gemeenten Gooise Meren en BEL-combinatie en lokale bewoners, zijn aan de hand van de GLIMI methoden de objectieve en ervaren geluidskwaliteit in de Gooi en Vechtstreek onderzocht. Samen werken we eraan om de kwaliteit van geluidsomgevingen beter te begrijpen en inzichtelijk te maken voor inwoners en overheid.

Het primaire doel van de GLIMI pilot 'Geluid Meten' was om te onderzoeken of de GLIMI methoden aansluiten bij de wensen en doelen van deelnemende bewoners en lokale overheden. Hierin is nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om verschillende onderzoeksmethoden te combineren met burgerparticipatie en daarmee geluidsonderzoek en -beleid dichter bij de maatschappij te brengen. Gedurende 4 maanden is er geluid gemeten, zijn er bijeenkomsten en luisterwandelingen georganiseerd en hebben deelnemende bewoners hun geluidsbeleving doorgegeven. Dit rapport is het resultaat van een geslaagd pilotonderzoek naar de kwaliteit en beleving van geluidsomgevingen en het inzetten van burgerparticipatie.

Inhoud van dit rapport

Dit rapport beschrijft alle resultaten uit het pilotonderzoek, waarbij objectieve meetdata en subjectieve beleving de basis vormen voor de soundscape analyse. Per meetpunt worden de verschillende typen data en hun uitkomsten beschreven. Op basis daarvan worden ook al enkele aanbevelingen gedaan.



Betrekken van bewoners

In deze pilot is onderzoek gedaan naar de kwaliteit van geluidsomgevingen en de manier waarop deze ervaren wordt door bewoners. Samen met het onderzoeksconsortium (provincie, gemeenten en bewoners) zijn de onderzoeksvragen en -plannen opgesteld en uitgevoerd. Tijdens een startbijeenkomst in Huis van Eemnes, in december 2022, kwamen ongeveer 30 bewoners bijeen met de organisatie van deze pilot om het thema geluid te bespreken. Tijdens die bijeenkomst werd informatie gedeeld over soundscapes (de beleving van omgevingsgeluid) en werden de onderzoeksmethoden toegelicht. Tijdens deze sessie konden bewoners met elkaar in gesprek over locaties die voor hen interessant zouden zijn voor onderzoek. Uiteindelijk zijn zes locaties in de Gooi en Vechtstreek door bewoners als meetpunt verkozen:

1. Patrijzenhof, Eemnes;
2. Herdershoeve, Laren;
3. Brinklaan 144, Bussum;
4. De Blauwe Wereld, Muiden;
5. Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg, Naarden;
6. Kogge 1, Blaricum.

Deze geluidsmonitors meten en verwerken 24/7 geluid, waarbij de soundscape-software van SoundAppraisal wordt gebruikt voor soundscape analyse.

Gedurende dit pilotproject konden bewoners hun geluidsbeleving melden via het GLIMI-webportaal en is er contact met hen onderhouden om vragen te beantwoorden en informatie terug te koppelen. Deze communicatie en organisatie is in nauwe samenwerking met WAAG Futurelab uitgevoerd. Tegen het einde van de onderzoeksperiode zijn in juni 2023 twee luisterwandelingen georganiseerd in Laren en Muiden, waarbij bewoners, onderzoekers en ambtenaren met elkaar in gesprek gingen over lokale geluidsbeleving. De pilot is afgesloten met een bijeenkomst in Muiden, op 19 juni 2023, waarbij de tussentijdse resultaten werden gedeeld en er werd nagedacht over mogelijke vervolgstappen. Tijdens deze afsluitende bijeenkomst is er ook feedback opgehaald over het pilotonderzoek en de gebruike technologie en methoden.

Meldingen en subjectieve beleving: Gedurende het pilotonderzoek konden bewoners en deelnemers aan het project hun subjectieve geluidsbeleving melden via het GLIMI webportaal. Deze meldingen zijn geanalyseerd en gekoppeld aan de objectief gemeten geluidsdata. Per meetpunt is geanalyseerd hoeveel, wanneer en waarover is gemeld. In de periode van maart tot juni 2023 zijn 75 meldingen gemaakt. Een overzicht van alle meldingen uit die periode is te vinden in hoofdstuk 4.4 en in de bijlage. 55% van de meldingen betrof het meetpunt in Bussum, 33% Eemnes en 9% Laren. Op de andere meetpunten zijn weinig meldingen binnengekomen.

Alhoewel het melden van geluidsbeleving over zowel prettig als onprettig geluid kan gaan, ging het in nagenoeg alle gevallen over het melden van hinder. De meeste meldingen gingen over wegverkeer en vooral pieken van te luide voertuigen. Dit was de belangrijkste bron van hinder in Bussum en Laren. 30% van alle meldingen ging over luide voertuigen, 24% over wegverkeer en 12% over vliegverkeer (totaal 66%). Andere bronnen waren meer lokaal, zoals vogels (ook vaak als positief ervaren) 8%, vuilniswagen 7%, trein 5%, Schreeuwen 4%, glascontainer 3% en helikopter 3%. De meeste meldingen over geluidsevent zijn terug te vinden in de objectieve meetdata.

Voor dit pilotonderzoek zijn er luisterwandelingen georganiseerd voor bewoners. Deze luisterwandelingen, of soundwalks, draaien om het *actief luisteren* naar de omgeving. Bij de verschillende luisterpunten op de wandelroute werd stilgestaan om te luisteren en een soundscape interpretatie gemaakt. De luisterwandelingen hebben plaatsgevonden in Laren en Muiden, in juni 2023.

Objectieve geluidmetingen: Gedurende het hele pilotonderzoek is er op zes locaties in de Gooi en Vechtstreek geluid gemeten. De geluidsmeters monitoren de geluidsomgeving elke seconde, 24 uur per dag en 7 dagen per week. De geluidsmeters ondersteunen alle Europees genormaliseerde geluidswaarden, de frequentie-inhoud van het geluid en herkennen en tellen gebeurtenissen. De waarden worden veelal in decibels weergegeven en maken het mogelijk om te toetsen aan geldende normen.

Signaal-analyse (soundscape): De signaal- of soundscape-analyses tonen verschillende geluidskarakteristieken op de meetpunten. De meetpunten zijn relatief groen, met veel bomen, beplanting en nabij natuurgebieden, maar kennen verschillende maten en vormen van verstorende geluiden. Soms is het niveau van achtergrondgeluid prominent aanwezig en eventueel storend, op andere punten speelt juist het voorgrond geluid - van bijvoorbeeld lokaal verkeer - een grote rol in de beleving.

1. Patrijzenhof, Eemnes

Meldingen: Tijdens het pilotonderzoek zijn 24 meldingen gemaakt in het GLIMI-webportaal over de geluidsbeleving rondom het Patrijzenhof in Eemnes. Tien meldingen betroffen vliegverkeer dat soms na 23:00 uur overvliegt, met gemeten LASmax-niveaus variërend tussen 50 en 72 dB(A). Andere meldingen betroffen lokale geluiden, zoals te luide voertuigen, helikopters en muziek op straat en van buren. Deze meldingen worden geanalyseerd, maar de afstand tot de meter was niet altijd bekend, wat kan leiden tot hogere piekwaarden dan nu gemeten.

Objectieve geluidmetingen: Het meetpunt in Eemnes is een rustig gebied met weinig lokaal verkeer, ruim 700 meter van de A27. De gemeten geluidsniveaus van 55 dB(A) (Lden) en 46 dB(A) (Lnight) komen overeen met berekeningen en WHO-richtlijnen. Overdag is er rustig verkeer en zelden overschrijdt 1% van de metingen 65 dB(A). Het verschil tussen weekend en werkweek is klein. 's Nachts is het stil, met een achtergrondniveau van 30 dB(A). De invloed van windrichting is beperkt; bij westenwind is het geluidsniveau ongeveer 2 dB hoger dan bij oostenwind. Bij westenwind is de A27 meer hoorbaar, vooral 's nachts wanneer het achtergrondniveau laag is.

Signaal-analyse (soundscape): Op de Patrijzenhof in Eemnes is het geluidsklimaat meestal stil en kalm, met positieve soundscape waarden overdag en negatieve waarden 's nachts door het geluid van de A27. 's Nachts is het overwegend stil, maar chaotische bijdragen zijn merkbaar. Overdag wordt het klimaat kalm door vogels en natuurgeluid en afwezigheid van verkeer. Het effect van de A27 wordt deels gecompenseerd door natuurlijke en menselijke geluiden. De geluidsmeter hangt op een plek waar het lokale verkeer goed hoorbaar is, maar dit geldt niet voor de hele wijk.

Aanbevelingen: Het geluidsklimaat op het Patrijzenhof heeft geen grote maatregelen nodig, omdat de beleving over het algemeen positief is. Ruimtelijke interventies, zoals het creëren van een interactieve omgeving voor kinderen, kunnen de positieve geluidsbijdragen versterken. Sociale interventies, zoals goede communicatie tussen buurtbewoners, kunnen helpen bij het omgaan met lokaal geluid en het verminderen van hinder.

2. Herdershoeve, Laren

Meldingen en subjectieve beleving: Er zijn 7 meldingen binnengekomen op het GLIMI webportaal over de geluidsbeleving rondom het meetpunt op de Herdershoeve in Laren. 4 meldingen hadden betrekking op geluidhinder door wegverkeer. Het ging hier om luid optrekkende voertuigen (motorrijders) die de A1 op gingen. 2 meldingen betroffen een positieve beleving door het geluid van vogels en 1 melding betrof een negatieve geluidsbeleving door geschreeuw.

Tijdens de luisterwandeling werd de lokale geluidsbeleving in Laren besproken. In Laren werden vooral motoren en andere luide voertuigen genoemd als bron van hinder, met name bij mooi weer. De nabijgelegen Hilversumseweg en de A1 die vlak langs het meetpunt loopt was een constante bron van geluid, die op de achtergrond continu hoorbaar bleef, op sommige plekken harder dan andere. Maar de geluidspieken van luide voertuigen die daarboven uitkomen werden als meest storend ervaren. Het meetpunt in Laren bevindt zich wel in een heel groen gebied, met veel ruimte voor recreatie voor bewoners. Dit geeft het gebied wel veel potentie om een prettige geluidsomgeving te zijn.

Objectieve geluidmetingen: De gemeten geluidsniveaus van 64 dB(A) (Lden) en 53 dB(A) (Lnight) komen overeen met berekeningen en WHO-richtlijnen. Overdag is de A1 de belangrijkste geluidsbron, waarbij 5%

van de metingen boven 61 dB(A) ligt en 1% boven 64 dB(A). Het verschil tussen het weekend en de werkweek is klein, maar het verkeer komt iets later op in het weekend. 's Nachts wordt het niet echt stil, met een achtergrondniveau van 37 dB(A). De invloed van windrichting is niet onderzocht. Naast piekgeluiden van wegverkeer, zijn ook Enkele geluidspieken zijn te zien, ook veroorzaakt door storende geluiden van vogels in de nabijgelegen bomen.

Signaal-analyse (soundscape): Het geluidsklimaat op de Herdershoeve in Laren is voornamelijk saai en stil, met een negatieve bijdrage van het achtergrondgeluid van wegverkeer. Tussen 03:00 en 09:00 uur is er een positieve bijdrage van vogelgeluiden. Ondanks de visuele en natuurlijke aspecten van de buurt, worden de prettige geluiden overstemd door het verkeerslawaai. In het weekend zijn er meer chaotische en onplezierige bijdragen, vermoedelijk door recreatief gebruik van de nabijgelegen weg. Het hoge achtergrondgeluid zorgt voor constante stress, waardoor het belangrijk is om klachten serieus te nemen en piekgeluid zoveel mogelijk te vermijden.

Aanbevelingen: Het verkeer en luide voertuigen op de A1 en Hilversumseweg zorgen voor geluidshinder op de Herdershoeve in Laren. Akoestische maatregelen hebben waarschijnlijk beperkt effect, dus is een sociale interventie aanbevolen. Bewustwording bij bestuurders van luide voertuigen over hun impact op de geluidsomgeving en woonkwaliteit kan het rijgedrag positief beïnvloeden. Burgerparticipatie is hierbij essentieel.

3. Brinklaan, Bussum

Meldingen: Op het GLIMI webportaal zijn 42 meldingen gemaakt over geluidsbeleving op de Brinklaan in Bussum. De meeste meldingen gingen over hinder door verkeersgeluid, met name luide voertuigen. Er waren ook meldingen over geluid van vuilniswagens, glascontainer, geschreeuw en nachtelijke treinpassages. Het vliegverkeer veroorzaakte ook geluidshinder. Alle meldingen konden worden teruggevonden in de objectieve meetgegevens.

Objectieve geluidmetingen: Het meetpunt in Bussum ligt dicht bij de drukke weg, op 5-6 meter van passerende voertuigen. De gemeten Lden van 69 dB(A) en Lnight van 60 dB(A) zijn uitzonderlijk hoog vanwege wegverkeer. Overdag liggen 95% van de metingen boven 55 dB(A), 5% boven 73 dB(A). Het verschil tussen weekend en werkweek is klein. Geluidspieken door voertuigen lijken, naast de luidheid van een voertuig, veelal te maken te hebben met het rijgedrag van de bestuurder.

Signaal-analyse (soundscape): Het geluidsklimaat op de Brinklaan in Bussum varieert sterk en wordt voornamelijk bepaald door het lokale wegverkeer. Overdag is de geluidsomgeving chaotisch en saai, met een constant ruisend achtergrondgeluid. 's Nachts is het relatief stil, maar de passerende voertuigen zijn goed hoorbaar en zorgen voor chaotische bijdragen en mogelijk slaapverstoring. Tussen 03:00u en 06:00u is er een kalmer en levendiger geluidsklimaat met waarschijnlijk veel vogelgeluiden. Over het algemeen is dit een verstoorde en ongunstige geluidssituatie.

Aanbevelingen: Op de Brinklaan in Bussum zorgt vooral het verkeer voor geluidshinder, vooral 's nachts. Maatregelen om het verkeer 's avonds en 's nachts stiller en eventueel gelijkmatiger te laten verlopen, kunnen de belasting van omwonenden aanzienlijk verminderen en het geluidsklimaat verbeteren. Sociale of ruimtelijke interventies kunnen hierbij helpen.

4. *De Blauwe Wereld, Muiden*

Meldingen en subjectieve beleving: Er is tijdens de pilot 1 melding binnengekomen over de beleving van geluid rondom de meetlocatie De Blauwe Wereld in Muiden. Deze melding betrof een luid voertuig en werd als vervelend ervaren.

Tijdens de wandeling langs de luisterroute in Muiden werd opgemerkt dat het geluid varieert afhankelijk van de windrichting. De nabijgelegen snelwegen en vliegtuigen zijn op verschillende plekken in de woonwijk hoorbaar. De visuele omgeving en groene gebieden hebben invloed op de geluidsbeleving. De plaatsing van gebouwen beïnvloedt het geluidsniveau en lokale geluiden worden beter hoorbaar. Op zonnige dagen en in het weekend kan het rondom de Groote Zeesluis chaotisch zijn. Vliegtuigen worden als luid ervaren en soms vliegen ze te laag. Het geluid van Muiden past niet altijd bij het rustige imago, waardoor het extra opvalt.

Objectieve geluidmetingen: Het meetpunt ligt op 400 meter afstand van de A1 af en laat acceptabele geluidsniveaus zien, indien naar het achtergrondniveau (L_{95}) en de dynamiek wordt gekeken. Uit de metingen waren vliegtuigpassages goed zichtbaar en varieerde in luidheid tussen 60 en 75 dB(A). Tijdens zuiderwind was het gemiddelde geluidniveau (L_{den}) tot 8 dB hoger dan bij noordenwind.

Signaal-analyse (soundscape): Het geluidsklimaat op De Blauwe Wereld in Muiden is overdag kalm en levendig, maar verschuift 's avonds naar stil en saai. Nabijgelegen snelwegen veroorzaken achtergrondruis, maar er zijn weinig verstoringen van lokaal verkeer. Vliegtuigen kunnen voor chaotische bijdragen zorgen. Het stadsgroen compenseert stoorgeluid en zorgt voor een relatief goede geluidsbeleving.

Aanbevelingen: Bewoners merken op dat de windrichting een grote invloed heeft op het geluidsniveau van nabijgelegen snelwegen. Er wordt benadrukt dat bepaalde delen van de weg, zoals de tunnel op de A1 en de Mariahoeveweg, niet afgeschermd zijn, waardoor er veel geluid Muiden in stroomt. Als aanbeveling wordt voorgesteld om onderzoek te doen naar het effect van een ruimtelijke ingreep, zoals het verlengen of verhogen van de geluidswal bij de tunnel op de A1 of bij de afrit naar de Mariahoeveweg.

5. *Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg, Naarden*

Meldingen: Op deze meetlocatie zijn geen geluidsbelevingen gemeld in het GLIMI webportaal.

Objectieve geluidmetingen: De meetpositie ligt dichtbij een rotonde die de Amersfoortsestraatweg en Godelindeweg verbindt, en 700 meter van de A1. Gemeten geluidsniveaus van 63 dB(A) (Lden) en 53 dB(A) (Lnight) wijken sterk af van de berekende waarden. Het aantal voertuigen kan in werkelijkheid hoger zijn dan gemodelleerd. 's Nachts wordt het nauwelijks rustig, behalve tussen 03:00 en 04:00 uur. Incidenteel zijn er luide voertuigen. De rotonde kan mogelijk het hard rijden beperken

Signaal-analyse (soundscape): Het meetpunt bij de rotonde tussen de Amersfoortsestraatweg en Godelindeweg in Naarden laat voornamelijk een negatieve geluidsomgeving zien, met uitzondering van de vroege ochtenden waarin zangvogels hoorbaar zijn. Het verkeer veroorzaakt chaotische geluiden en een hoog achtergrondniveau gedurende de dag, maar individuele passages zijn 's avonds en 's nachts goed te horen. Een focus op stiller rijden in de nacht en avond kan het geluidsklimaat op deze plek verbeteren. Deze geluidssituatie hoeft niet direct problematisch te zijn voor de kwaliteit van de woonomgeving, omdat deze niet representatief is voor de omliggende woonwijken.

Aanbevelingen: De geluidsbeleving op dit meetpunt is niet positief, maar daarmee niet per se problematisch, omdat de rotonde geen verblijfsfunctie heeft. De invloed van het wegverkeer op omliggende woningen is niet gemeten. Daarom zijn er geen aanbevolen interventies, tenzij er klachten of meldingen van een negatieve beleving zijn. In dat geval wordt geadviseerd om meetpunten bij woningen te plaatsen voor een beter inzicht in de effecten op de leefomgeving.

6. Kogge, Blaricum

Meldingen: Op het GLIMI webportaal is 1 melding binnengekomen over geluid in de omgeving rondom Kogge in Blaricum. De melding betreft het geluid van een vuilniswagen in de ochtend tussen 7:30u en 8:30u ‘s ochtends, maar de beleving van het geluid is niet expliciet toegelicht.

Objectieve geluidmetingen: Het meetpunt bevindt zich nabij woningen, 23 meter van een lokale weg en 170 meter van de A27. Het geluidsniveau wordt voornamelijk bepaald door de A27, met een gemiddelde Lden van 60 dB(A) en Lnight van 54 dB(A). Het verkeer op de lokale weg is licht en veroorzaakt af en toe piekgeluiden. De invloed van de wind lijkt beperkt, met iets hogere niveaus bij oostenwind. De representativiteit is onzeker vanwege ontbrekende verkeersgegevens van de A27.

Signaal-analyse (soundscape): Het geluidsklimaat op het Kogge in Blaricum varieert tussen saai, kalm en stil. De aanwezigheid van achtergrondgeluid van de A27 zorgt voor een monotone ruis die altijd hoorbaar blijft. Ondanks hoorbare geluiden van bomen, vogels, stemmen en ruiters, domineert het verkeer op de A27 de geluidsomgeving. De meter bevindt zich dicht bij de A27, waardoor het maskerende effect sterker is dan in andere delen van de wijk. De rustige activiteiten compenseren deels het geluid, wat resulteert in een redelijk geluidsklimaat.

Aanbevelingen: De geluidskwaliteit op deze meetlocatie is niet erg positief, maar ook niet sterk negatief. Ondanks de aanwezige ruis van de nabijgelegen A27 zijn er nog aangename geluiden hoorbaar. Omdat de wijk autoluw is, zorgt lokaal verkeer niet voor veel overlast. Hoewel geluidswerende maatregelen niet urgent lijken, wordt aanbevolen om de kalmte en levendigheid in de buurt te versterken door eventueel ecologische verbeteringen of recreatiemogelijkheden te creëren nabij de meetlocatie.

Conclusie

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat de kwaliteit van de geluidsomgevingen rondom de meetpunten sterk varieert. De meetpunten zijn op verschillende soorten geluidsomgevingen geplaatst, waarbij sommige langs drukke verkeerspunten, die niet altijd representatief zijn voor de kwaliteit van de woonomgeving in dat gebied. Bijvoorbeeld, het meetpunt langs de rotonde bij de Amersfoortsestraatweg en Godelindeweg geeft een negatieve geluidsbeleving weer, met veel chaotische bijdragen door verkeer. Echter, deze locatie betreft voornamelijk een doorstromingsfunctie en geen verblijfsfunctie, waardoor deze geluidskwaliteit niet problematisch hoeft te zijn voor bewoners en gebruikers. Maar ook op andere meetpunten zijn weg- en vliegverkeer de grootste stoorbronnen. Vooral in Naarden en Bussum kunnen deze stoorbronnen een aanzienlijk effect hebben op de kwaliteit van de leefomgeving. De belasting en hinder door deze bronnen is in enkele gevallen, zoals in Muiden, sterk afhankelijk van de windrichtingen. Ook zijn de gemeten geluidswaarden in Naarden en Blaricum hoger dan de berekende geluidsbelasting, mogelijk door een onderschatting van de hoeveelheid verkeer op die locaties. Daarentegen zijn de omgevingen rondom de meetlocaties in dit gebied relatief groen (veel bomen, struiken, gazon, heide) en zijn er relatief veel mogelijkheden om rust op te zoeken in de nabije omgeving.

Algemene aanbevelingen

De algemene aanbevelingen op dit gebied zijn onderverdeeld in drie categorieën: geluidsinterventies, ruimtelijke interventies en sociale (participatie) interventies, en richten zich niet alleen op geluid, maar vooral op beleving.

Omgaan met hinder door verkeersgeluid: Bewoners ervaren hinder door verkeersgeluid, met name van luidruchtige voertuigen. Om de hinder aan te pakken en de beleving te verbeteren;

- Kunnen de meldingen van overlast beter en sneller worden gekoppeld aan objectieve meetgegevens, zodat structurele hinder beter in kaart kan worden gebracht.
- Kan er meer transparantie komen over de oorsprong en functie van nachtelijke geluiden. Dit kan enerzijds begrip kweken en anderzijds sneller aangepakt worden.

- Geluidsreductie kan worden bereikt door onderzoek naar eventuele geluidsschermen, snelheidsbeperkingen en nudging-methoden. Bij nudging-methoden kunnen interactieve borden langs de weg leiden tot eventuele gedragsverandering bij bestuurders.

Zorgen voor verstevigde biodiversiteit en vergroening: In de Gooi en Vechtstreek kan lokaal groen worden geoptimaliseerd om de geluidsomgeving en ecologie te verbeteren.

- Stadsecologen kunnen interventies verkennen die bijdragen aan klimaatadaptatie en biodiversiteit.
- Samenwerking met designers en kunstenaars kan leiden tot creatieve oplossingen, waarbij bewoners zelf hun omgeving vergroenen.
- Bestaande gebouwen kunnen stoorgeluiden effectief blokkeren en akoestische oases creëren met aangename uitzichten.
- Op stille plekken met hinderlijk geluid kunnen fonteinen en kabbelende waterstructuren overwogen worden, waarbij het watergeluid wordt aangepast aan de stoorgeluiden. Het identificeren van potentieel geschikte locaties kan in samenwerking met de bewoners plaatsvinden.

Sturen op niet-akoestische elementen en bewustwording: De beleving van de omgeving wordt niet alleen beïnvloed door geluid en visuele aspecten, maar ook door sociale en andere niet-akoestische factoren. Daarom kan het effectief zijn om te sturen op de sociologie en psychologie van geluidshinder, door;

- Buurtbewoners te betrekken bij geluidsonderzoek en hen bewust te maken van hun eigen bijdragen aan de leefomgeving.
- Burgerparticipatie in te zetten bij het identificeren van de behoeften van de gemeenschap.
- Lokale evenementen en projecten op te zetten, mogelijk gecombineerd met geluidsinterventies. Het creëren van een fijne en sociale leefomgeving vereist aandacht voor geluid, bewustwording en actieve betrokkenheid van de bewoners.

Aanbevolen vervolgstappen

1. **Structureel meten**

Om de GLIMI onderzoeksresultaten te verbeteren en beter aan te laten sluiten bij de behoeften van bewoners, wordt aanbevolen om het meetnetwerk uit te breiden en langduriger in te zetten. Door meerdere meetpunten in dezelfde wijk te gebruiken, kan de interne geluidskwaliteit beter worden begrepen. Dit maakt het mogelijk om specifieke bronbijdragen (zoals snelwegverkeer, een sportclub, industrie of evenementenlocaties) op lokaal niveau in kaart te brengen en specifieke aanbevelingen te doen. Langdurige meetperiodes stellen ook in staat om seizoenseffecten mee te nemen in de analyse.

2. **Stimuleren van zelfregulatie**

GLIMI streeft naar verbeterde feedback en communicatie tussen bewoners, overheid en geluidsproducenten. Het webportaal en Munisense webportaal zijn al een stap in de goede richting, maar hebben nog veel ruimte voor verbetering en integratie. Bewoners willen realtime inzicht in de geluidskwaliteit, inclusief geluidspieken, en een geoptimaliseerd portaal om hun ervaringen te delen. Naast het verbeteren van het webportaal is het belangrijk om actief te communiceren met geluidsproducenten, zoals bestuurders van luide voertuigen. 'Nudging'-methoden kunnen bijvoorbeeld worden toegepast om bewustwording te creëren en gedrag aan te passen. Verschillende pilots in Nederland testen deze strategie al. Er is ook behoefte aan communicatie tussen buurtbewoners over geluidskwaliteit. Bewustwording speelt daarbij een rol, zodat bewoners actief rekening kunnen houden met elkaar en zowel overlast kunnen verminderen als elkaar wat geluidsruimte kunnen gunnen, gebaseerd op het principe van goed nabuurschap.

3. Stimuleren van bewonersparticipatie

Voor het meten en verbeteren van geluidsomgevingen is de actieve deelname van bewoners essentieel. Traditionele media zijn vaak niet effectief genoeg om bewoners te bereiken en te enthousiasmeren. Alternatieve en actievere methoden moeten worden gebruikt om bewoners te betrekken, bijvoorbeeld door aandacht te geven aan geluidsbeleving en het project op aantrekkelijke en informele wijze te presenteren. Lokale evenementen, activiteiten en ontmoetingspunten kunnen worden gebruikt om bewoners te informeren en uit te nodigen tot deelname. Het is belangrijk dat meetpunten en analyses aansluiten bij de wensen en vragen van bewoners, en dat bewoners inspraak hebben bij het kiezen van meetlocaties. De informatie die daaruit voortkomt kan beter aansluiten bij lokale interesses, waardoor bewoners gemotiveerd worden om actief deel te nemen aan het onderzoeksproces en eventuele vervolgstappen in beleid en interventies.

Inhoudsopgave

Samenvatting 2

Inleiding: GLIMI-pilot 'Geluid Meten' 11

1. Over GLIMI 14

2. GLIMI: van berekenen naar meten, beleven, inzicht en begrip 17

2.1 Objectieve geluidswaarden: van berekenen naar meten 17

2.1.1 Analyse van de objectieve metingen 18

2.2 Soundscape benadering: van meting naar beleving 20

2.2.1 burgerparticipatie 21

2.2.2 Beleving melden in GLIMI webportaal 21

2.2.3 Luisterwandeling 22

2.3 Signaal-analyse op soundscape software 22

3. Pilot-onderzoek in Gooi en Vechtstreek: meetlocaties 26

Gooi en Vechtstreek 26

4. Onderzoeksresultaten en aanbevelingen 30

4.1 Algemene resultaten 30

4.1.1 Geluidsbelevingsmeldingen uit het GLIMI webportaal 30

4.1.2 Berekende en gemeten geluidsdata 32

4.1.3 Vergelijking van geschat geluidsklimaat 35

4.2 Onderzoeksresultaten per meetlocatie 36

1. Patrijzenhof, Eemnes 36

3. Brinklaan, Bussum 44

4. De Blauwe Wereld, Muiden 48

5. Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg, Naarden 51

6. Kogge, Blaricum 53

5. Conclusies 55

5.1 Resultaten 55

5.1.2 Algemene aanbevelingen voor een verbeterd geluidsklimaat in de Gooi en Vechtstreek 57

5.2 Feedback op de pilot 58

Feedback vanuit WAAG Futurelab 60

Feedback vanuit Gemeente Gooise Meren 61

Vervolgstappen voor onderzoek, communicatie en participatie 62

Bijlagen 64

A. Geluidsbegrippen 64

B. Soundscape en verschillen in beleving 66

Inleiding: GLIMI-pilot ‘Geluid Meten’

Voor deze pilot heeft het GLIMI project zich aangesloten bij Hollandse Luchten, een project van provincie Noord-Holland waarin met veel verschillende partijen - en met name bewoners - wordt gewerkt aan het verbeteren van de fysieke leefomgeving. Hollandse Luchten een platform en meetnetwerk met verschillende meetgroepen in Noord Holland. Het doel van Hollandse Luchten is om met behulp van burgerwetenschap een context te creëren waarin bewoners, overheden, experts en bedrijfsleven samen kennis opbouwen, dialoog voeren en handelingsperspectieven verbeteren voor een gezonde fysieke leefomgeving.

Vanuit deelnemers van het Hollandse Luchten project bestond de behoefte om niet alleen luchtkwaliteit te meten, maar ook de kwaliteit van hun geluidsomgeving in de Gooi en Vechtstreek te monitoren. Het GLIMI-project, uitgevoerd door SoundAppraisal en Munisense, sluit aan bij deze behoefte. Het GLIMI project ondersteunt burgerparticipatie bij het behoud en verbeteren van de leefomgeving, door geluidsbronnen continu inzichtelijk te maken en te vertalen naar omgevingskwaliteit. In samenwerking met Provincie Noord Holland, WAAG Futurelab, gemeenten Gooise Meren en BEL-combinatie en lokale bewoners, zijn aan de hand van de GLIMI methoden de objectieve en ervaren geluidskwaliteit in de Gooi en Vechtstreek onderzocht. Samen werken we eraan om de kwaliteit van geluidsomgevingen beter te begrijpen en inzichtelijk te maken voor inwoners en overheid

Het primaire doel van de GLIMI pilot ‘Geluid Meten’ is om te onderzoeken of de GLIMI methoden aansluiten bij de wensen en doelen van deelnemende bewoners en lokale overheden. Hierin is nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om verschillende onderzoeksmethoden te combineren met burgerparticipatie en daarmee geluidsonderzoek en -beleid dichter bij de maatschappij te brengen. Gedurende 4 maanden is er geluid gemeten, zijn er bijeenkomsten en luisterwandelingen georganiseerd en hebben deelnemende bewoners hun geluidsbeleving doorgegeven. Dit rapport is het resultaat van een geslaagd pilotonderzoek naar de kwaliteit en beleving van geluidsomgevingen en het inzetten van burgerparticipatie.



Burgerparticipatie

Naast inzichtelijkheid in geluidskwaliteit, is burgerparticipatie een van de grote speerpunten binnen dit pilot onderzoeksproject. Samen met partner WAAG Futurelab werd de participatie van bewoners vormgegeven door middel van bijeenkomsten, luisterwandelingen en informatievoorzieningen.

Samen met het onderzoeksconsortium (provincie, gemeenten, en bewoners) zijn de onderzoeksvragen en -plannen voor dit pilot project opgesteld en uitgevoerd. Tijdens een startbijeenkomst in Huis van Eemnes, in december 2022, kwamen ongeveer 30 bewoners bijeen met de organisatie van deze pilot om het thema geluid te bespreken. Tijdens die bijeenkomst werd informatie gedeeld over soundscapes (de beleving van omgevingsgeluid) en werden de onderzoeksmethoden toegelicht. Tijdens deze sessie konden bewoners met elkaar in gesprek over locaties die voor hen interessant zouden zijn voor onderzoek. Uiteindelijk zijn zes locaties in de Gooi en Vechtstreek door bewoners als meetpunt verkozen:

1. Patrijzenhof, Eemnes;
2. Herdershoeve, Laren;
3. Brinklaan 144, Bussum;
4. De Blauwe Wereld, Muiden;
5. Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg, Naarden;
6. Kogge 1, Blaricum.

Deze locaties zijn gekozen omdat in deze locaties structureel dan wel regelmatig geluidshinder wordt ervaren of er sprake is van een complexe mengelmoes van omgevingsgeluid. Veel genoemde geluidsbronnen zijn luide lokale voertuigen en motoren, vliegverkeer en nabijgelegen snelwegen. De behoefte aan een inzichtelijk beeld van de geluidsomgeving en de beleving daarvan onder bewoners sluit aan bij de doelstellingen van GLIMI. De geplaatste geluidsmonitors meten en verwerken 24/7 geluid, waarbij de soundscape-software van SoundAppraisal wordt gebruikt voor soundscape analyse.

Gedurende dit pilotproject konden bewoners hun geluidsbeleving melden via het GLIMI-webportaal en is er contact met hen onderhouden om vragen te beantwoorden en informatie terug te koppelen. Deze communicatie en organisatie is in nauwe samenwerking met WAAG Futurelab uitgevoerd. Tegen het einde

van de onderzoeksperiode zijn in juni 2023 twee luisterwandelingen georganiseerd in Laren en Muiden, waarbij bewoners, onderzoekers en ambtenaren met elkaar in gesprek gingen over lokale geluidsbeleving. De pilot is afgesloten met een bijeenkomst in Muiden, op 19 juni 2023, waarbij de tussentijdse resultaten werden gedeeld en er werd nagedacht over mogelijke vervolgstappen. Tijdens deze afsluitende bijeenkomst is er ook feedback opgehaald over het pilotonderzoek en de gebruike technologie en methoden.

Onderzoeksrapport

In de eerste hoofdstukken van dit rapport wordt meer verteld over de inhoud en doelen van het GLIMI project, de theorie en de methoden die we daarin toepassen. In het GLIMI project worden objectieve metingen gecombineerd met signaalanalyses en gekoppeld aan geluidbeleving meldingen van bewoners. Samen levert dit een soundscape analyse op die inzicht geeft in de kwaliteit van de geluidsomgeving. In hoofdstuk 3 wordt het onderzoeksgebied en de meetlocaties besproken. De meetlocaties zijn gekozen door deelnemers van het project en staan verspreid over De Gooi en Vechtstreek. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de objectieve metingen, signaalanalyses, soundscape schattingen gepresenteerd en worden de meldingen van bewoners geanalyseerd. In hoofdstuk 5 worden deze bevindingen samengevat en geconcludeerd en wordt er nagedacht over mogelijke vervolgstappen. Ook worden er al een aantal strategische aanbevelingen gedaan om geluid- en leefklimaat te verbeteren. In dit laatste hoofdstuk wordt ook gereflecteerd op het onderzoeksproces en de feedback daarop vanuit deelnemende bewoners en gemeente.

1. Over GLIMI

Een duurzame en gezonde leefomgeving wordt steeds belangrijker voor zowel mens als milieu. Naast lucht-, bodem- en waterkwaliteit, is ook het verbeteren van de geluidsomgeving een belangrijke maatschappelijke uitdaging. Het verbeteren van de geluidsomgeving betekent niet noodzakelijk het terugdringen van geluid, maar juist het verminderen van geluids*hinder* en het verhogen van de positieve aspecten van geluid.

Het GLIMI project is ontworpen om de kwaliteit en beleving van geluidsomgevingen in kaart te brengen. Bij een GLIMI onderzoeksproject worden verschillende partijen betrokken, zoals provincie, gemeente, bewoners en partijen uit het bedrijfsleven. Samen wordt geluids- en belevingsdata verzameld en nagedacht over mogelijke verbeteringen voor de leefomgeving.

> GLIMI staat voor *GeluidsLandschap Instant Monitoring Infrastructuur* en beoogt het *faciliteren van burgerparticipatie door geluidsomgeving meetbaar, begrijpelijk en hanteerbaar te maken en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving te behouden en verbeteren.*

Met GLIMI ontwikkelen we zowel technische als beleidsmatige en participatieve innovaties. Door middel van de verdere ontwikkeling van de soundscape algoritmiek, kunnen we geluidsomgevingen real-time verwerken, analyseren, beoordelen en visualiseren. Hiermee wordt de in de afgelopen 15 jaar ontwikkelde wetenschappelijke soundscape kennis voor het eerst verwerkt in een schaalbaar product met impact op de samenleving.

Geluid en gezondheid

Ondanks tientallen jaren van geluidbeleid, met een focus op decibellen, neemt geluidshinder niet af in Nederland. Daarom zijn er complementaire middelen nodig om de geluidskwaliteit te beschermen en te verbeteren. Met het GLIMI-project wordt innovatieve *soundscape* technologie ingezet om de kwaliteitsbeleving van geluidsomgevingen inzichtelijk te maken en daarmee bij te dragen aan een gezonder en prettiger geluidsklimaat.

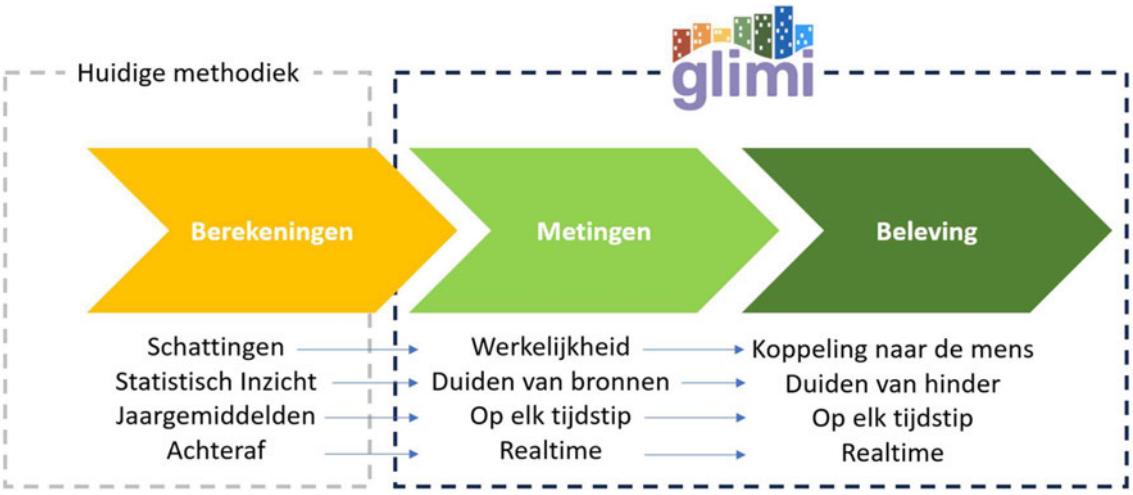
De kwaliteit van een geluidsomgeving heeft namelijk veel invloed op onze gezondheid, zowel fysiek als mentaal. Een prettige geluidsomgeving zorgt voor ontspanning en kan helend zijn bij stressgerelateerde klachten, maar geluidshinder heeft juist een negatief effect op lichaam en geest. Blootstelling aan continu geluid, hoge geluidsniveaus of het ervaren van structurele geluidshinder zorgt namelijk voor stress in het lichaam die voor o.a. vermoeidheid en hoge bloeddruk kan zorgen. Op korte termijn is dit vervelend, maar op de lange termijn kan het voor serieuse en chronische gezondheidsklachten zorgen. Het is zelfs zo dat na luchtkwaliteit geluidshinder de meest schadelijke omgevingsfactor is van Europa. De effecten van geluid op onze gezondheid wordt nog vollop onderzocht, maar het belang van een plezierige geluidsomgeving wordt al door veel instanties benadrukt, waaronder het RIVM. Ook de Wereld Gezondheids Organisatie (World Health Organiszation, WHO) heeft in 2018 een aangescherpt rapport gepubliceerd over het belang van een gezonde geluidsomgeving. Op basis van wetenschappelijk onderzoek zijn er advieswaarden geformuleerd voor geluidsniveaus (in decibellen, dB's), die moeten helpen om schadelijk omgevingsgeluid terug te dringen. In de analyses binnen dit rapport wordt er veelvuldig gerefereerd naar deze WHO-advieswaarden.

Tekortkomingen van huidig geluidsbeleid

Het huidige geluidbeleid is sterk gericht op jaarlijks berekende geluidsniveaus in dB(A) (van verkeer en industrie) en de hieruit statistisch berekende hinder via een dosis-effectrelatie. Deze informatie geeft een geschat gemiddeld niveau van geluid en de te verwachten hinder weer. Deze hinderschatting werkt goed op landelijke schaal, maar zegt weinig over de ervaren kwaliteit van lokale geluidslandschappen. Er is dan ook steeds minder draagvlak voor deze berekende jaargemiddelde geluidsniveaus bij bewoners. Jaargemiddelde dB(A) waarden geven ook geen inzicht in periodiek of seizoensgebonden geluid, periodieke

hinder of de dynamiek van het geluidslandschap. Daarom werken we binnen GLIMI niet met berekeningen, maar met metingen van geluid.

Daarnaast schieten ook beleidsonderzoeken naar subjectieve beleving van geluid en hinder vaak te kort doordat zij enkel op enquêtes zijn gebaseerd, een methode die veel tekortkomingen kent omdat de kennis die in situ (tijdens de beleving) geactiveerd wordt heel anders is dan de kennis die tijdens het reconstrueren van een herinnering geactiveerd wordt. Daarom is er onvoldoende inzicht in de staat van een geluidslandschap - en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving - en zeer beperkte mogelijkheid om via beleidskeuzes hier structureel verbetering in te brengen. De methoden van GLIMI zijn daarom toegespitst op het weergeven van de kwaliteit van de geluidsomgeving via soundscape schattingen en daadwerkelijke beleving van bewoners.



De huidige, traditionele benadering wordt vooral problematisch wanneer de gemiddelde geluidsniveaus voldoen aan de norm van een milieuzone en individuele geluidsproducenten zich keurig aan de geluidsnormen houden, maar er tóch veel (en soms steeds meer) hinder wordt ervaren door bewoners. Het lijkt dan net alsof er geen handelingsopties en ook geen adviesmogelijkheden zijn waar burgers en beleidsmakers iets aan hebben. Munisense en SoundAppraisal ontwikkelen daarom binnen het GLIMI project een oplossing die real-time inzicht geeft in actuele en historische geluidbelasting en de belevingsrelevante aspecten van het geluidslandschap voor de betrokken partijen. Daarmee wordt het lokale geluidslandschap zowel subjectief als objectief inzichtelijk. De kwaliteit van het geluidslandschap wordt bepaald aan de hand van basisinzichten uit het *soundscape onderzoek*.

Doelen van de GLIMI-pilot onderzoeken

Om de kwaliteit van de geluidsomgeving en de geluidsbeleving inzichtelijk te maken, staan er binnen GLIMI een aantal doelstellingen centraal die in deze rapportage worden behandeld;

- Effectief combineren van objectieve meetdata en subjectieve belevingsdata, voor een verrijkte soundscape analyse en inzicht in objectieve en ervaren geluidskwaliteit.
- Data verzamelen met, door en voor bewoners en het vergroten van burgerparticipatie in geluidsonderzoek en -beleid;
    - Door het ontwikkelen van een webportaal, waar bewoners gemakkelijk en real time hun geluidsbeleving (en -hinder) kunnen melden.
    - Door het organiseren van bijeenkomsten en luisterwandelingen met bewoners, voor wederzijds inzicht in de contextuele geluidsbeleving en het soundscape principe.
- Het snel en kosteneffectief kunnen analyseren van de geluidsomgeving en hindermeldingen van bewoners, waardoor een duidelijker beeld ontstaat van de belangrijkste geluidsbronnen.
- Het ontwikkelen van visualisaties van geluidsomgevingen en soundscape-schattingen.

- Effectief vergelijken van verschillende meetlocaties.
- Testen en optimaliseren van de soundscape analysesoftware. Onder andere door de geluidsbeleving, zoals gemeld door bewoners van het onderzoeksgebied, te vergelijken met de objectieve meetdata en resultaten uit de signaal- en soundscape-analyse.
- Integreren van een brede visie op geluidsbeleving, waarin ook niet-akoestische factoren worden meegenomen.
- Het bieden van handelingsperspectief voor verbetering van de kwaliteit van de omgeving.

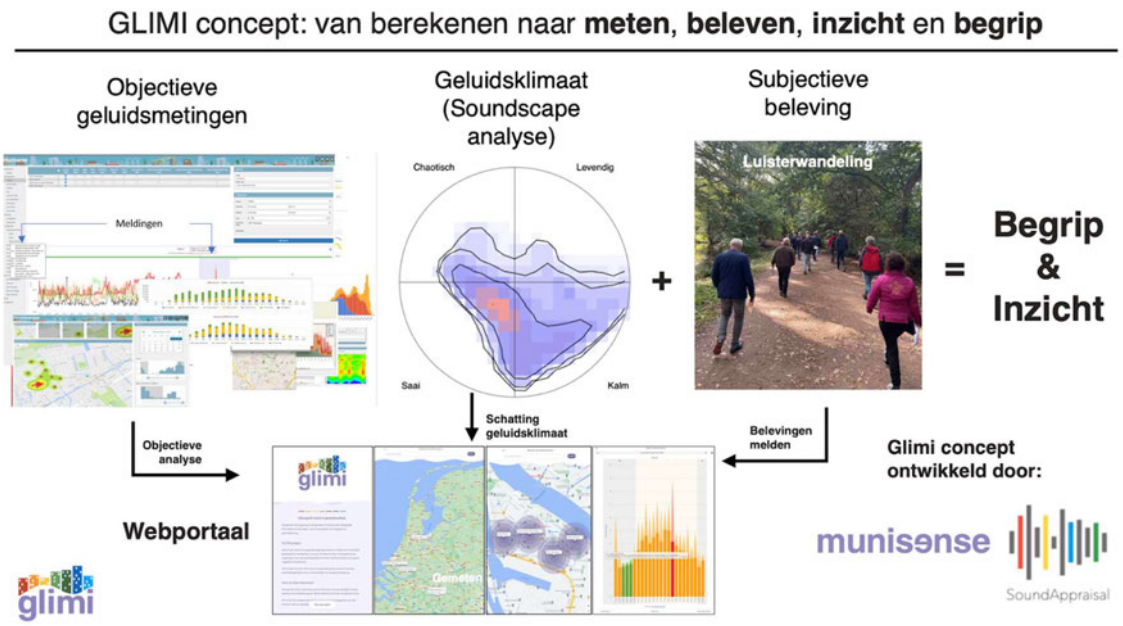
Partners en deelnemers

Het gehele GLIMI project is deels mogelijk gemaakt door een MIT-subsidie vanuit de provincie Zuid Holland. Voor deze pilot is provincie Noord-Holland de opdrachtgever en werken we samen met WAAG Futurelab en de deelnemende gemeente Gooise Meren (Muiden, Muiderberg, Naarden, Bussum) en de BEL-combinatie (Blaricum, Eemnes, Laren). Dit consortium komt voort uit de al bestaande netwerken binnen het Hollandse Luchten Project van Noord Holland, en met hen zijn al in een vroeg stadium van het onderzoek de eerste onderzoeksdoelen en -plannen uitgestippeld.

Daarnaast zijn bewoners binnen deze gemeenten en deelnemers van het Hollandse Luchten project een grote drijvende kracht geweest binnen dit pilot onderzoek. Ongeveer 30 bewoners kwamen af op de startbijeenkomst van de pilot in december 2022, gehouden in Huis van Eemnes. Daarin werd informatie verstrekt over de onderzoeksdoelen en methoden en werd met deelnemers besproken welke rol geluid heeft binnen hun eigen leven en leefomgeving. Tijdens een workshop konden zij aangeven op welke locaties zij geluidsmonitoren zouden willen laten plaatsen en waarom. Hieruit zijn toen vier meetlocaties gekozen. Met de beschikbaarheid van extra meters zijn daar later nog twee geluidsmeters bij gekomen, waarbij ook die locaties zijn gekozen door deelnemers. Gedurende het pilot project is nauw contact onderhouden met deelnemers, vooral middels WAAG Futurelab, om vragen te beantwoorden en feedback op het project te ontvangen. In een afsluitende bijeenkomst werden tussentijdse resultaten besproken met deelnemers en nagedacht over mogelijke vervolgstappen en verbeteringen in hun buurt. Namens het gehele consortium bedanken wij alle deelnemers voor hun inzet en betrokkenheid.

2. GLIMI: van berekenen naar meten, beleven, inzicht en begrip

Binnen het GLIMI project werken we vanuit de soundscape benadering. Dit betekent dat we niet alleen geluid meten en kijken naar de objectieve kenmerken van geluidsomgevingen, maar juist ook naar de manier waarop deze worden ervaren door bewoners. Zo combineren we meten met beleven met het doel om burgers en overheden inzicht te geven en om samen omgevingskwaliteit te begrijpen. Geluidsmetingen, signaalanalyse, en onderzoek naar beleving van bewoners via soundwalks en de GLIMI webportaal vormen samen het fundament voor de GLIMI soundscape-analyse. Waarom en hoe we dat doen leest u hier.



2.1 Objectieve geluidswaarden: van berekenen naar meten

Het huidige geluidbeleid richt zich sterk op jaarlijks berekende geluidsniveaus en statistisch berekende hinder via een dosis-effectrelatie. Deze geluidsniveaus worden aangegeven in dB(A) en gaan voornamelijk over geluid van verkeer en industrie. Hoewel deze informatie op landelijke en regionale schaal goed werkt, zegt het weinig over de ervaren kwaliteit of hinder van lokale geluidslandschappen. Dit komt doordat alle lokale of kortstondige geluiden die tot grote hinder kunnen leiden, niet in de berekeningen worden meegenomen of zijn terug te vinden. Omdat deze berekende jaargemiddelde waarden soms onvoldoende overeenkomen met gemeten geluidswaarden en de daadwerkelijke geluidsbeleving, is hier steeds minder draagvlak voor bij bewoners.

Daarom maakt het GLIMI project de stap van *berekenen* naar *meten* van geluid. Door geluid te meten worden ook de piekgeluiden, van tonaal-, impuls- of muziekgeluid, zichtbaar. Metingen kunnen namelijk diepgaand inzicht bieden in de tijd en ruimte van de werkelijke geluidsbronnen. Nieuwe generatie monitoringssystemen bieden de mogelijkheid om geluid te identificeren en te onderscheiden op basis van het type geluidsbron, de locatie, het tijdstip, de luidheid en de hinderlijkheid.

Door middel van de geavanceerde geluidmonitoringstations van Munisense, wordt er gedurende de hele onderzoeksperiode geluid gemeten. Deze monitoringstations zijn veelal gemonteerd aan lichtmasten - verspreid over het onderzoeksgebied - op een hoogte van 4,5 tot 5 meter. Deze geluidsmonitoringssystemen zijn klein, energiezuinig en vereisen beperkt onderhoud. Dit zijn belangrijke voorwaarden voor een betaalbare, onderhoudsvriendelijke en betrouwbare meetinfrastructuur.

Monitoringssystemen zijn doorontwikkeld tot generieke systemen, die naast alle relevante geluidsparameters ook geluidsherkenning en bronlokalisatie ondersteunen.Deze objectieve geluidsdata wordt real-time verstuurd naar het Munisense platform, waar het inzichtelijk wordt gemaakt voor de gebruiker. In de GLIMI webportaal wordt de meetdata omgezet naar steeds begrijpelijker en inzichtelijker informatie voor deelnemers aan het project.

De GLIMI webportaal wordt ook gebruikt door bewoners om een geluidsbeleving in te melden. Deze meldingen gaan over onder andere het type geluid dat men op dat moment hoort en welke beleving ze daaraan koppelen. Deze meldingen worden gekoppeld aan de objectieve meetdata en geanalyseerd. Allereerst worden meldingen zichtbaar in de GLIMI-Munisense webportaal, samen met de objectieve meetwaarden van dat moment. Afhankelijk van het type melding wordt er vervolgens gekeken naar verschillende meetwaarden. Als de gemelde bronsoort niet vanuit de visuele data herkend kon worden, is in incidentele gevallen de geluidsopname van de betreffende tijdsperiode teruggeluisterd. Een aantal van deze geluidssamples wordt als voorbeeld bewaard, maar de rest van de audio wordt automatisch gewist in verband met de privacyrichtlijnen.

2.1.1 Analyse van de objectieve metingen

Hieronder wordt kort beschreven welke stappen worden genomen om op basis van objectieve metingen inzicht te krijgen in de geluidbelasting, geluidspieken, type en locatie van geluidsbronnen, hinderlijkheid en invloed van de meteorologische condities. Bij objectieve metingen speelt de luidheid van het geluid, in decibellen, een belangrijke rol.

WHO-advieswaarden
De Wereld Gezondheid Organisatie (World Health Organization, WHO) waarschuwt voor de negatieve effecten van schadelijk en hinderlijk geluid op de gezondheid. Op basis van wetenschappelijk onderzoek hebben ze daarom ‘advieswaarden’ geformuleerd; maximale geluidsniveaus voor verschillende situaties, die mensen dienen te beschermen tegen de negatieve gezondheidseffecten van geluid. Zo zijn er voor onder andere dag- en nachturen, weg- en railverkeer verschillende maximale geluidswaarden voorgesteld om het aantal ernstig gehinderden in Europa terug te dringen. In de analyses wordt vermeld of de gemeten geluidsdata voldoen aan deze WHO-advieswaarden.

Geluidsnormen
Testen op wettelijke geluidsnormen valt niet binnen het onderzoeksdoel van het GLIMI-project. Immers, geluidsnormen zijn geen voorspeller van geluidskwaliteit. Wel kunnen we overtredingen van geluidsnormen vaststellen in de analyse. In dat geval wordt dit benoemd in de resultaten.

Bepalen van L_{den} en L_{night}
Om rekening te houden met het feit dat geluid in de avond en nacht als hinderlijker wordt ervaren dan overdag, is er een Europees gestandaardiseerde maat ‘L_{den}’ bedacht voor het energetisch jaargemiddelde over het etmaal. Lden staat voor Level-day-evening-night en houdt rekening met toeslagen van 5 en 10 dB voor de avond- en nachtperiode, respectievelijk (omdat geluid in de avonden en nacht extra opvalt en hinder kan veroorzaken, ‘weegt’ het geluid zwaarder mee in berekeningen). Op basis van L_{den} worden Europees gestandaardiseerde geluidsbelastingkaarten gemaakt, waardoor gebieden onderling vergeleken kunnen worden. L_{night} staat voor Level-Night en geeft de gemiddelde geluidswaarden in de nachturen weer. De waarden L_{den} en L_{night} zijn de belangrijkste parameters en worden als eerste geanalyseerd. Hoewel dit eigenlijk berekende jaargemiddelden zijn, kun je ook per etmaal meten. Door dit te doen krijg je een eerste indruk van de geluidbelasting in het gebied, welke je kan vergelijken met berekende waarden. Elk etmaal levert dan verschillende waarden op, omdat natuurlijk qua geluid geen dag gelijk is. Het biedt inzicht in de verschillende dagen, zoals het verschil tussen een werkdag en het weekend en de invloed van wind. Als je over lange termijn kijkt - zoals de hele meetperiode - en hier de trendlijn van bepaald, krijg je de gemiddelde waarden die je kunt vergelijken met de berekende waarden.

De gemeten waarde is in de regel altijd hoger dan de berekende waarde, omdat in de berekende waarden uitgegaan wordt van gemodelleerde geluidsbronnen en verwachte verkeersintensiteiten. Ook zitten in het model niet alle bronnen, maar vooral verkeer en industrie. Dus, recreatieve bronnen zoals horeca, speeltuinen, evenementen, en dergelijke, zitten er niet in. Maar de belangrijkste afwijking kan ontstaan door lokale bronnen (mensen, buren, vogels, etc.). Om deze reden is de keuze van de meetplaats erg belangrijk. Hoe meer het geluid gedomineerd wordt door bronnen die ook in het model zitten, hoe dicht de meetwaarde bij de berekende waarde zal liggen. Als de afwijkingen groter dan 5 dB zijn, is er in de regel iets mis. Dit kan in de aanname van het model zitten of bijvoorbeeld in een verkeerde keuze van de meetplaats.

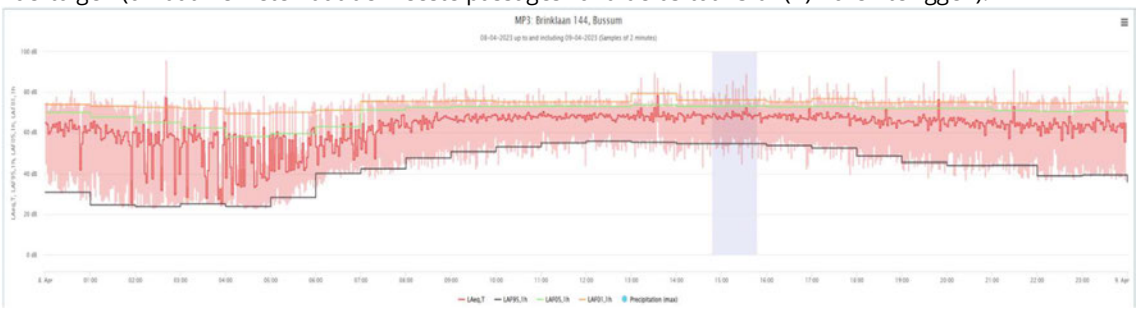
Bepalen van de dynamiek van het geluid

Vervolgens wordt de dynamiek van de luidheid geanalyseerd. Geluid fluctueert heel sterk, mede door het grote verschil in bronnen en de afstand van de bron tot het meetpunt. Een hoge dynamiek is veelal hinderlijker dan weinig dynamiek. De anderzijds geldt ook: heel weinig dynamiek duidt vaak op bronnen op grote afstand of monotone bronnen dichtbij (bijvoorbeeld een warmtepomp), wat ook een storende geluidssituatie kan zijn. Inzicht krijgen in de geluidsdynamiek kan op meerdere manieren. Hier wordt het uitgelegd aan de hand van het Munissense webportaal.

De eerste stap is kijken naar de grafieken en de percentielen (in de bijlage is er een uitleg over de begrippen). Deze percentielen worden in het monitoringsysteem uitgerekend op basis van de 125 milliseconden meetwaarden over een periode van 1 uur. Deze worden ook per uur gerapporteerd en geven een goed inzicht in de dynamiek van het geluid en in welke mate geluidspieken in een uur voorkomen. Veelal wordt gekeken naar het L_{95} het L_{05} en het L_{01} niveau. Dit zijn respectievelijk de geluidniveaus waar 95%, 5% of 1% van de meetwaarden boven liggen. L_{95} wordt vaak aangeduid als het niveau van het achtergrondgeluid, waar bovenuit andere geluiden al dan niet hoorbaar zijn.

Onderstaande afbeelding geeft een etmaal aan de Brinklaan weer. De rode schaduw geeft de gemeten minimale en maximale waarden, de rode lijn is het gemiddelde per 2 minuten. Te zien is dat vooral in de nacht de minimale waarden laag worden, tot 23 dB(A). Dit betekent dat als er geen verkeer is er ook nauwelijks andere bronnen actief zijn en het heel stil wordt. Een gangbare manier om dit te bepalen is om te kijken naar het L_{95} niveau (zie bijlage voor uitleg). Omdat het verkeersaanbod in de nacht laag is, zijn ook individuele auto passages goed te herkennen.

Je ziet in de afbeelding ook ook geluidspieken die ver boven de 80 dB(A) uitkomen. In dit geval zijn het luide voertuigen (omdat we weten dat de meeste passages rond de 65 tot 75 dB(A) horen te liggen).

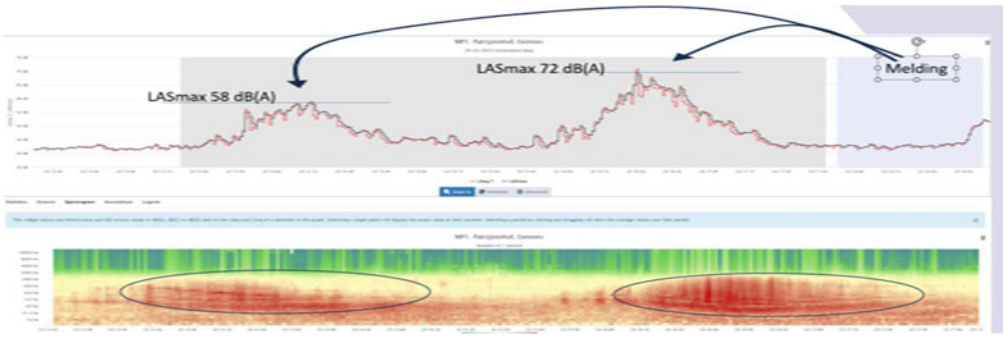


Harmonica Index

De Harmonica Index, zoals gedefinieerd (en zichtbaar in de GLIMI weportaal), gaat van bovenstaand principe uit en rekent elk uur het achtergrondniveau en de dynamiek uit. Het is dus vooral een snelle visualisatie van bovenstaande analyse. Hierbij is de decibelschaal omgezet naar een schaal van 1 tot 10 en geven de kleuren aan in welke mate de metingen aan de WHO aanbevelingen voldoen.

Bepalen van type geluidsbron

Geluidsbronnen laten zich vaak goed onderscheiden door hun frequentie (toonhoogte), de tijdsduur en snelheid van opkomen en afvallen. Om een idee te krijgen van de geluidsbron wordt dus vaak naar het frequentiespectrum, de luidheid per frequentie en tijdsduur gekeken. Een acousticus is vaak erg handig in het interpreteren van de sonogrammen. Hieronder is een voorbeeld te zien van het meetpunt aan de Patrijzenhof in Eemnes. Het is relatief eenvoudig te zien dat het hier om vliegtuiglawaai gaat, door de geluidniveaus en spectrale informatie te combineren. Andere bronnen geven vaak een complexer beeld. Op deze wijze zijn alle meldingen geanalyseerd en gevalideerd. Dit is vooralsnog een arbeidsintensieve analyse, die in de toekomst geautomatiseerd zal worden.



Bepalen van aantallen gebeurtenissen

Als er veel meldingen zijn, of veel gebeurtenissen die niet gemeld worden, wil je deze automatisch herkennen en tellen, zodat je beter zicht krijgt op de intensiteit en de temporale distributie van deze gebeurtenissen. Deze functionaliteit is grotendeels in de monitoringsystemen aanwezig en in de pilot deels gebruikt, daar waar het ging om passages van luide voertuigen. Deze laten zich makkelijk onderscheiden. Door automatisch te tellen is er dus steeds een actueel beeld.

Inzicht voor gemeente, bewoner en geluidsproducent

Omdat geluidmetingen in real-time plaatsvinden, kan er direct worden gereageerd op meldingen van overlast door middel van analyse en toetsing op afstand. Dit biedt grote voordelen voor de toetsende instanties, zoals omgevingsdiensten. Bovendien wordt in korte tijd duidelijk of bepaalde beleidsmaatregelen succesvol zijn of moeten worden bijgesteld. In het geval van hinder kan er direct aanspraak gemaakt worden op meetgegevens, zodat handmatige metingen door een gemeente of omgevingsdienst (die vaak tijdrovend en arbeidsintensief zijn), overbodig worden.

Misschien wel het belangrijkste voordeel van directe geluidsmetingen is dat bewoners direct inzicht kunnen krijgen in de geluidskwaliteit van hun omgeving en kunnen meedenken over gewenste verbeteringen. Naast bewoners biedt dit ook de mogelijkheid om veroorzakers van geluidshinder direct bewust te maken en hen te stimuleren om deze overlast te verminderen. Tezamen kan dit het proces van zelfregulering bevorderen.

2.2 Soundscape benadering: van meting naar beleving

Binnen het GLIMI project wordt de *soundscape* benadering gehanteerd. Een soundscape is *de manier waarop een geluidsomgeving wordt geïnterpreteerd en ervaren door een groep of individu, in context*. Een soundscape is dus veel meer dan enkel decibellen; het is de beleving van het totale samenspel van akoestische en niet akoestische factoren die de geluidsomgeving vormen. Daarbij draait het dus niet om de kwantiteit van het geluid, maar om de kwaliteit van de geluids*beleving*. Daarom zetten we in GLIMI ook de stap van *meten* naar *beleven.*

2.2.1 burgerparticipatie

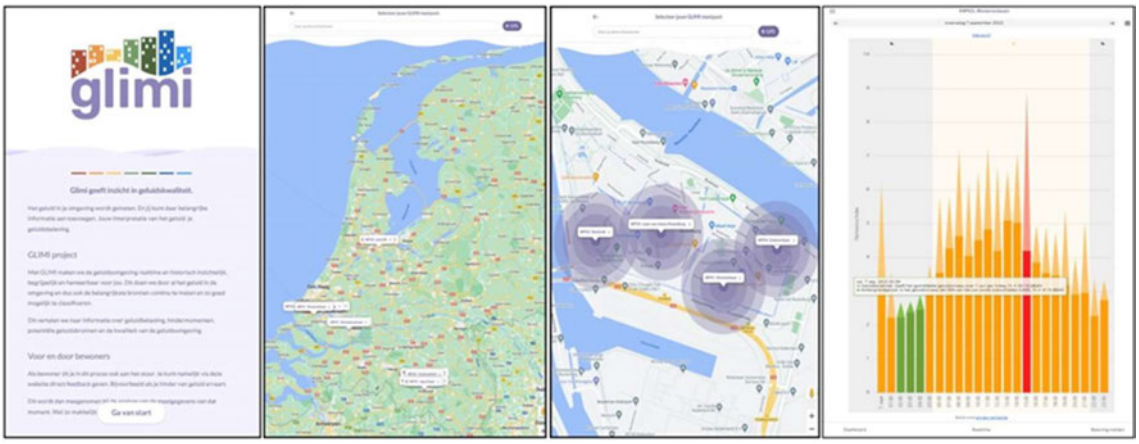
Binnen deze en andere GLIMI pilot onderzoeken is het stimuleren van burgerparticipatie een van de hoofdpijlers in de onderzoeksdoelen. De onderzoeksmethoden zijn erop gericht om informatie uit data en analyse zo inzichtelijk en handzaam mogelijk te maken voor bewoners. Hoe effectief deze methoden zijn om dit doel te bereiken, wordt binnen de pilotonderzoeken getoetst.

Om binnen dit project bewoners deel te laten nemen aan het onderzoek, is er nauw samengewerkt met WAAG Futurelab, die zich specialiseert in o.a. citizen science projecten. Samen met hen, en deelnemende gemeenten, is er een startbijeenkomst georganiseerd waar bewoners informatie toegereikt kregen over het onderzoek en inspraak leverden over o.a. geluidsproblematiek, de meetlocaties en het op te zetten meetplan. Deze deelnemers vormen de meetgroep binnen dit project. Deze meetgroep heeft ook (deels) deelgenomen aan de afsluitende bijeenkomst. Gedurende het onderzoeksproces is er contact onderhouden met de leden van de meetgroep voor ondersteuning bij het interpreteren van data, het maken van meldingen in het portaal en het beantwoorden van vragen. Hun feedback is een belangrijke basis voor verdere ontwikkeling van de methoden en het gebruik van de GLIMI webportaal.

De verworven inzichten uit deze pilot dienen ook om burgerparticipatie na het afronden van de pilot verder te stimuleren. Aan de hand van de resultaten zijn ook mogelijke aanbevelingen gepresenteerd aan bewoners in de eindbijeenkomst, waarna zij konden discussiëren over hun eigen aanbeveling voor hun woongebied. De aanbevelingen vanuit bewoners zijn veelal gestoeld op samenwerking, communicatie en wederzijds begrip tussen verschillende partijen op het gebied van geluid en hinder. Verbeteringen die worden aangedragen, kunnen mede worden gerealiseerd aan de hand van burgerparticipatie.

2.2.2 Beleving melden in GLIMI webportaal

Speciaal voor het GLIMI-project is de GLIMI webportaal ontwikkeld, zodat bewoners inzicht krijgen in hun geluidsomgeving én hun eigen geluidsbeleving kunnen melden.



In de GLIMI portal (https://portal.glimi.nl) is te zien waar alle GLIMI-pilot onderzoeken plaatsvinden. Voor elk meetpunt wordt er een soundscape-schatting weergegeven aan de hand van de *Harmonica Index* [5]. Door deze visualisaties krijgen bewoners meer inzicht in de actuele en historische kwaliteit van hun geluidsomgeving en kunnen ze deze ook vergelijken met andere meetpunten.

Daarnaast kunnen bewoners in deze portal ook hun eigen geluidsbeleving melden. Hierin delen ze welke geluiden ze horen, hoe lang ze al hoorbaar zijn, waar ze zijn en welke activiteit ze ondernemen op het moment van beleving. Deze meldingen geven niet alleen beter inzicht in de geluidsgebeurtenissen en soundscapes, maar kunnen ook gebruikt worden om de soundscape-schattingen uit de signaalanalyse te verifiëren of aan te vullen. Dit is dus ook een methode om de soundscape technologie en -software verder te optimaliseren.

2.2.3 Luisterwandeling

Een *luisterwandeling (soundwalk)* is een wandeling in een onderzoeksgebied waarbij de deelnemer wordt gestimuleerd om *actief* te *luisteren* naar diens omgeving. Luisteren is de actieve handeling van interpretatie en betekenisgeving aan geluid. Op een luisterwandeling wordt er dus gereflecteerd op de manier waarop we geluid op dat moment interpreteren en wat onze fysieke en emotionele reactie is op het directe omgevingsgeluid. Hierbij worden associaties (en daarmee betekenissen) geactiveerd die horen bij het moment.

Bij een luisterwandeling gaat het om de beleving van het moment (in situ) en de herinneringen die hierdoor geactiveerd worden. Bij een enquête over geluid gaat het over de reconstructie van een herinnering van de beleving en deze is doorgaans vlakker en sterker beïnvloed door zaken die in het moment amper of geen rol spelen. Bovendien ontdekken veel deelnemers dat je naar verschillende aspecten van de omgeving kunt luisteren en dat dat tot andere belevingen leidt en dus tot een andere, doorgaans meer precieze en rijkere, rapportage leidt.

De luisterwandeling is daarom een leerzame en effectieve onderzoeksmethode voor zowel de onderzoeker als de deelnemer. Tijdens de wandeling wordt er gekeken en geluisterd naar de context van geluidsbeleving; bewoners hebben een opgebouwde geschiedenis van geluidsbeleving in hun buurt, hebben ideeën en meningen over geluidsproducenten en hebben sociale en emotionele banden met buren en buurt. Niet alleen de akoestische elementen van geluidsbeleving komen dus aan bod, maar ook de niet-akoestische factoren die geluidsbeleving kunnen beïnvloeden, worden besproken.

Daarnaast geeft een soundwalk ook inzicht in de manier waarop er binnen GLIMI onderzoek wordt gedaan naar geluidsbeleving. Hiermee vergroten wij de transparantie naar bewoners toe over het onderzoeksproces en de resultaten daarvan. Zo worden de verschillende 'soundscape labels' uitgelegd en besproken welke factoren bepalen of geluidsomgevingen worden bestempeld als 'chaotisch', 'kalm', 'levendig', of 'monotoon'.

2.3 Signaal-analyse op soundscape software

Aan de hand van de soundscape benadering voeren we binnen GLIMI een soundscape-analyse uit door middel van signaalanalyse. Deze signaalanalyse leidt tot een soundscape schatting, die een beeld schetst over de belevingskwaliteit van een geluidsomgeving. De soundscape analyse is gebaseerd op de objectieve meetdata en de soundscape software wordt in real-time uitgevoerd op de monitoringsstations, waarmee een vertaalslag gemaakt kan worden naar de geschatte beleving van die omgeving (het type soundscape).

De signaalanalyse is een technologie die is ontwikkeld door SoundAppraisal en is gebaseerd op de werking van het menselijke auditieve systeem. De software ‘hoort’ geluid dus op eenzelfde manier als mensen dat doen. Deze technologie verwerkt gemeten geluidsdata tot herkenbare geluidsbronnen. Deze geluidsbronnen en hun kenmerken (bijvoorbeeld hoorbaarheid en duur van het geluid) hebben allen hun eigen bijdragen voor de beleving van het geluid. Immers, het geluid van voorbijrazende auto’s of zacht vogelgekwetter op de achtergrond hebben verschillende karakteristieken en een andere invloed op onze beleving van de geluidsomgeving.

Het doel van de signaal- en soundscape-analyse is om vast te stellen hoe duidelijk de *hoorbare veiligheid* is; hoe ‘veilig’ een geluidsomgeving klinkt, is namelijk de basis van onze geluidservaring.

***Hoorbare veiligheid* en de soundscape-structuur**

Binnen de soundscape theorie gaan we ervan uit dat iedereen een unieke geluidservaring heeft. Iedereen beleeft geluid dus anders, maar gebruikt daarbij wel dezelfde onderliggende mentale processen. Geluidsbeleving wordt bepaald door iets wat we *'hoorbare veiligheid'* noemen. Ons individuele vermogen of onvermogen om hoorbare veiligheid vast te stellen, bepaalt voor een groot deel hoe we onze geluidsomgeving ervaren. Hoe dat zit, wordt hier verder toegelicht.

"We beleven geluid allemaal anders, maar wel binnen een vergelijkbare belevingsstructuur; de soundscape structuur"

Voordat ons zicht het meest dominante zintuig werd in de evolutie, vertrouwden dieren voornamelijk op ons gehoor om te achterhalen of het veilig is in onze directe omgeving. De geluiden om ons heen die aangeven dat het veilig is, bieden ons de mogelijkheid om te ontspannen. Maar de aanwezigheid van onveilige geluiden, of het gebrek aan veilige geluiden, dwingen ons om alert te zijn. Veilig en onveilig komt dus overeen met het verschil tussen *mogen* en *moeten* en tussen ons *vrij voelen* of ons *gedwongen* voelen. Evolutionair gezien is ons gehoor daarmee een belangrijke veiligheid- en gevaardetector die ons direct op stemmings- of emotioneel niveau beïnvloedt (van den Bosch, Welch & Andringa, 2018.).

Maar hoe klinkt veiligheid? Veiligheid zit niet in de afwezigheid van geluid, maar juist in de subtiele leefgeluiden van de mensen en dieren om ons heen. Bijvoorbeeld, rustig spelende kinderen, rommelende buren en zangvogels geven aan dat ze het veilig genoeg vinden om te spelen, te rommelen, en te zingen. Via hun hoorbare ontspannen bezigheden geven ze aan dat zij het veilig vinden. En daarmee signaleren zij dat de hoorbare omgeving veilig is, dat we niet bijzonder alert hoeven te zijn en dat we kunnen doen wat we willen.

Wanneer die leefgeluiden ontbreken of niet goed hoorbaar zijn, dan kunnen we hoorbare veiligheid niet met zekerheid vaststellen. Dan is het niet hoorbaar veilig. En dat gebeurt bijvoorbeeld wanneer het te stil is, of wanneer een stationair geluid het onmogelijk maakt om de omgeving te horen, of wanneer er zoveel gebeurt dat we niet meer goed kunnen bijhouden wat er gebeurt. We kunnen veiligheid dan niet vaststellen, terwijl het helemaal niet onveilig hoeft te zijn. De afwezigheid van hoorbare veiligheid is genoeg om wat gespannen te raken en alerter te worden (van den Bosch, Welch & Andringa, 2018.)

Op deze manier vormt *hoorbare veiligheid* de basis voor de belevingsstructuur van geluid; de soundscape structuur. Deze structuur is op te delen in 4 soundscape kwadranten: *chaotisch*, *saai/monotoon, levendig*, en *kalm*.

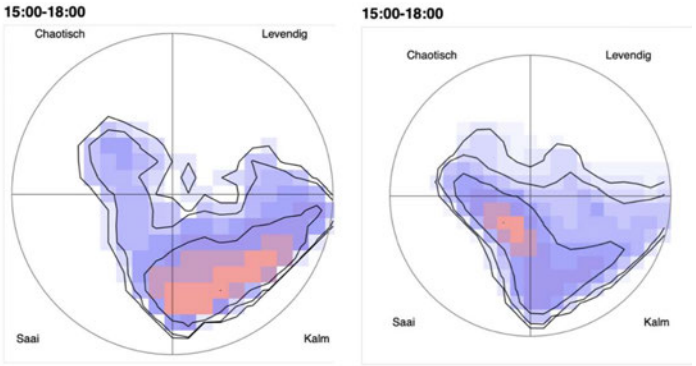
	Onplezierig	**Plezierig**
Veel gebeurtenissen	**Chaotisch** Allerlei geluiden zijn door elkaar hoorbaar zonder duidelijke interpretatie of indicatoren van hoorbare veiligheid. Het vereist een zeer hoog niveau alertheid dat ontspanning onmogelijk maakt. *Drukke straat*	**Levendig** Er gebeurt veel en er zijn veel indicatoren van hoorbare veiligheid. Het vereist een hoger niveau van alertheid, maar ontspanning is mogelijk. *Een gezellig restaurant of kroeg, park met veel activiteiten*
Weinig gebeurtenissen	**Saai/monotoon** Er gebeurt niet zo veel, maar wat er te horen valt is niet indicatief voor hoorbare veiligheid. De alertheid is daarom verhoogd en ontspanning is moeilijk. *Stationair geluid van wegen op afstand, stationaire machines*	**Kalm** Er gebeurt niet zo veel, wat er te hoorbaar is, is gemakkelijk te interpreteren als hoorbaar veilig. De alertheid kan minimaal zijn en ontspanning is gemakkelijk. *Rustige tuin of park, natuur, eigen huis met alles onder controle*

Hoorbare veiligheid en de mogelijkheid om geluiden te identificeren en interpreteren, is dus grotendeels bepalend voor onze geluidsbeleving. Als we weinig moeite hoeven te doen om hoorbare veiligheid vast te stellen, dan ervaren we dat als prettig en kalm. Zodra de hoorbare veiligheid steeds moeilijker vast te stellen wordt, of de omgeving zelfs hoorbaar onveilig is, vinden we dat onprettig en kan dat als chaotisch of monotoon worden ervaren.



In onze signaalanalyse schatten we voor elke seconde wat de bijdragen zijn van de positieve, “veilige” componenten en de neutrale of “negatieve” componenten die het moeilijk of onmogelijk maken om veiligheid vast te stellen. De uitkomsten van de signaalanalyse - en dus de bijdragen van de verschillende geluidsbronnen - vatten we samen in een geluidsklimaat histogram.

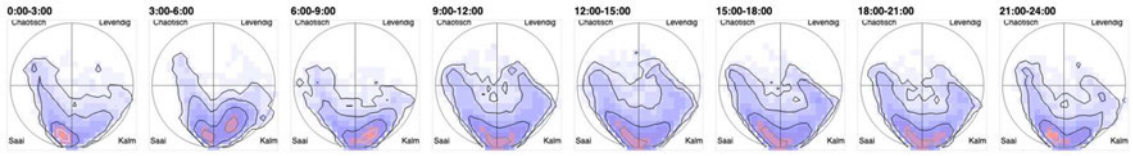
Een geluidsklimaat histogram is een cirkelvormige weergave van hoe vaak een geschatte soundscape gedurende een tijdsinterval voorkomt. Elke seconde wordt er namelijk een soundscape schatting gemaakt. Een histogram geeft zo een samenvatting van een soundscape schatting; het geeft aan of een gebied overwegend *kalm*, *levendig*, *chaotisch* of *saai* is en hoe dit varieert over de dag, week of maand. Het patroon binnen de cirkel geeft veel informatie over de soundscape en is daarom een effectieve karakterisering van de belevingsaspecten van de geluidsomgeving. Geluidsklimaat histogrammen maken het mogelijk om geluidsomgevingen eenvoudig te vergelijken.



In de geluidsklimaat histogrammen geeft de rode kleur de meest voorkomende soundscape schattingen weer, die dus karakteristiek zijn voor een bepaalde omgeving, gevolgd door donker en licht paars. In de bovenstaande afbeelding ligt het rode vlak vooral bij *kalm*, terwijl het rechter histogram aan de *onplezierige* kant ligt, in de buurt van *neutraal.* De drie contouren (lijnen) in het histogram geven aan hoe vaak (90%, 99% en 99.9% van de tijd) een bepaalde soundscape-waarde voorkomt in de omgeving. Hieruit valt af te lezen

welke andere soundscape schattingen worden gemaakt en hoe groot de variatie is binnen een geluidsomgeving.

Op deze wijze is de ontwikkeling van het geluidsklimaat over de dag ook goed in kaart te brengen. Dat is weergegeven in de onderstaande figuur.



Deze analyse doet nog geen expliciete bronscheiding. Dit betekent dat alle geluidsevents wel worden meegenomen in de analyse, maar niet als zijnde een specifieke en geïdentificeerde bron. Dit betekent dat de analyse een schatting is van de beleving, maar nog niet voldoende de daadwerkelijke hinderlijkheid van specifieke bronnen weergeeft.

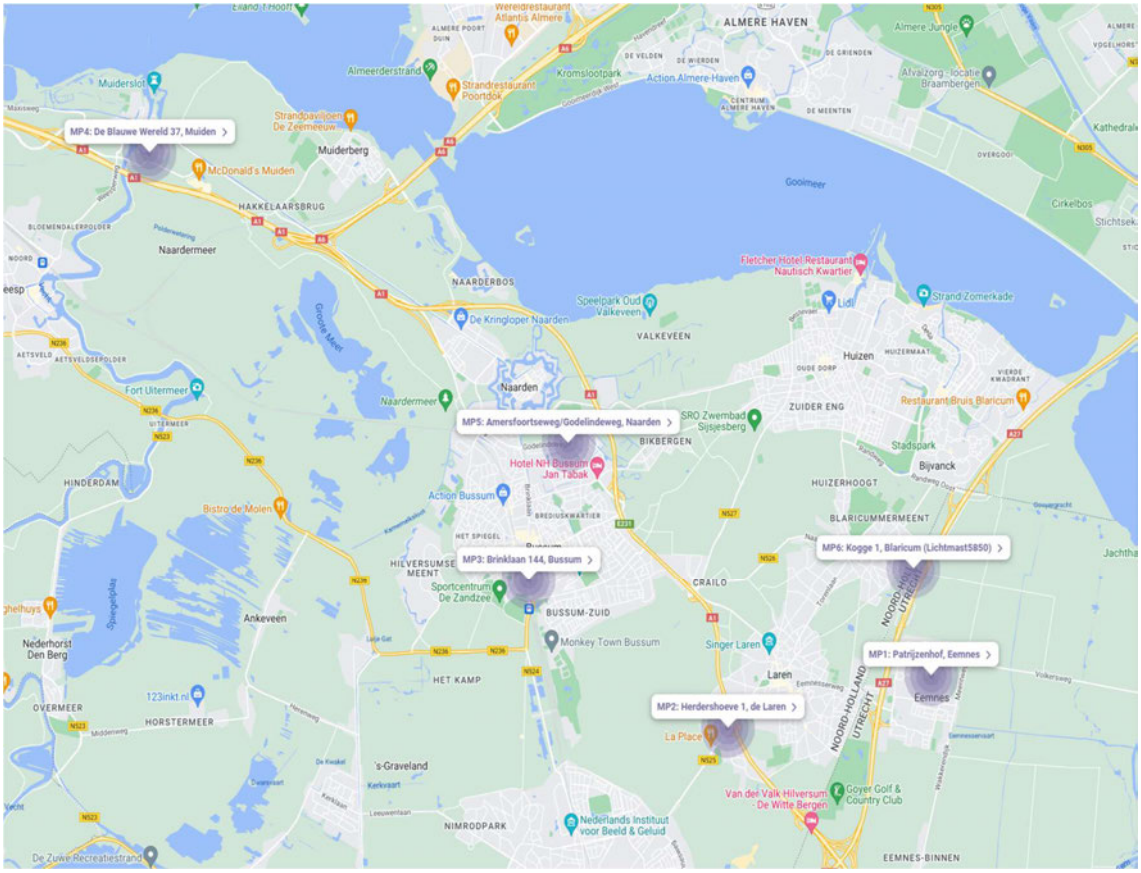
Wel kunnen we interpreteren dat de overgrote meerderheid aan bijdragen richting *chaos* auto's, vrachtwagens en scooters zijn. Bijdragen richting *kalm* zijn doorgaans vogels. Bijdragen richting *plezierig* en *levendig* kunnen van diverse oorsprong zijn, inclusief spraak. Bijdragen richting *saai* hebben te maken met een vrij hoog achtergrondniveau bij lagere frequenties. Regen draagt bij aan het *neutrale* centrum van de soundscape structuur. *Neutraal* betekent dat er geluid is, dat rond de grens van negatief en positief zit (en dus zeker niet echt goed is). Bij *neutraal* is het niet druk of luid, maar zeker niet stil.

3. Pilot-onderzoek in Gooi en Vechtstreek: meetlocaties

In dit hoofdstuk wordt het onderzoeksgebied en de meetlocaties besproken. Elke meetlocatie wordt beschreven op basis van hun ligging, karakter en de verwachte geluidskwaliteit.

Gooi en Vechtstreek

De regio Gooi en Vechtstreek is een samenwerkingsverband van gemeente Gooise Meren, de BEL-combinatie, Hilversum, Huizen en Wijdemeren. Deze pilot heeft meetpunten op zes locaties, verdeeld over Eemnes, Laren, Blaricum, Naarden, Bussum en Muiden. Deze regio ligt ten zuiden van het Gooimeer en ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Veel genoemde geluidsbronnen die voor hinder kunnen zorgen in dit gebied zijn snelwegen zoals de A1 en A27 en vliegverkeer dat richting Schiphol gaat. Daarnaast zijn lokaal verkeer en luide voertuigen, zoals luid optrekkende auto's en motoren, een veelgehoorde hinderbron in dit gebied. De regio is relatief groen - met de nabijheid van het Gooimeer, Ankeveensche plassen, Naardermeer en de Tafelbergheide - met een overwegend residentiële en recreatieve functie.



bron: openstreetmaps.org

Geluidsmeters van Munisense monitoren vanaf maart 2023 het geluid in de regio. De meetlocaties zijn gekozen door deelnemers van het Hollandse Luchten project, tijdens de startsessie in december 2022 in Eemnes.

Meetpunt 1 (MP01): Patrijzenhof, Eemnes





Dit meetpunt ligt in een woonwijk in het noordoosten van Eemnes. Eemnes ligt tussen de A27 in het westen en weilanden en boerenlandbouw in het oosten. Het meetpunt hangt aan de rand van een plantsoen, omringd door woningen. Het hoorbare verkeer is hier vooral lokaal, maar ook de snelweg verderop is te horen in de vorm van een ruis. Vliegtuigen zijn hier ook hoorbaar. Het meetpunt is geplaatst op 4,6 meter hoog en heeft geen reflecterende objecten in de nabijheid. Er is geen gevelcorrectie ingesteld.

Meetpunt 2 (MP02): Herdershoeve, Laren





Dit meetpunt hangt in een luxe woonwijk in het zuidwesten van Laren, aan de rand van de Hilversumseweg en de Westerheide. Deze woonwijk is relatief groen, met veel ruime tuinen, grote en oude bomen en veel groene heggen. Door de wijk rijdt voornamelijk bestemmingsverkeer, waardoor het rustig is op straat. Wel is het geluid van de Hilversumseweg en A1 hier goed hoorbaar, evenals overvliegend luchtverkeer. Het meetpunt is 4 meter hoog en is geplaatst in nabijheid van bomen, waardoor stoorgeluiden van vogels luid kunnen zijn. De afstand tot de A1 is 75 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde oprit van de A1 is 65 meter. Het geluid van de oprit wordt deels afgeschermd door bebouwing. Er is geen gevelcorrectie ingesteld.

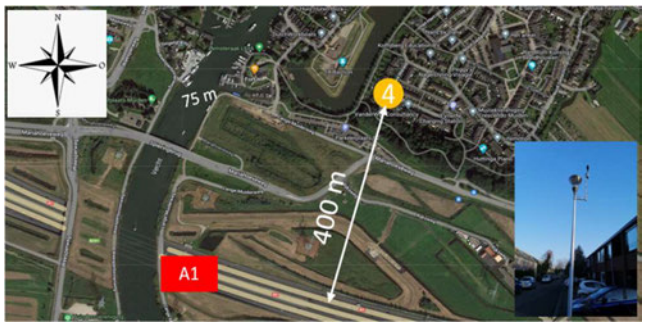
Meetpunt 3 (MP03): Brinklaan 144, Bussum





Dit meetpunt hangt aan de Brinklaan, een weg die heel Bussum van noord tot zuid doorkruist. Het meetpunt hangt ter hoogte van nummer 144, aan de zuidkant van deze weg. De Brinklaan is een belangrijke verbindingsweg naar omliggende gebieden en wordt dan ook intensief gebruikt. Naast het geluid van verkeer is hier ook de spoorwegovergang die ten westen van de Brinklaan loopt, hoorbaar. Het meetpunt is geplaatst op 4,5 meter hoogte. De afstand tot de voertuigen op de weg is ruim 5 meter. Afstand tot de dichtstbijzijnde gevel is > 7 meter. Afstand tot het spoor is 80 meter. Het spoor wordt beperkt afgeschermd door de bebouwing. Er is geen gevelcorrectie ingesteld.

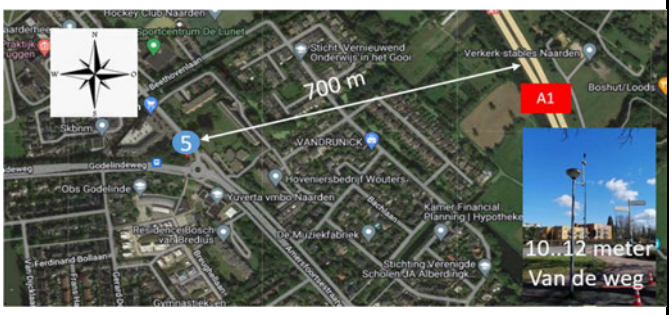
Meetpunt 4 (MP04): De Blauwe Wereld, Muiden





Dit meetpunt bevindt zich in het zuidoosten van Muiden, in een woonwijk tussen de Zuidpolderweg en de Mariahoeveweg. Het monitoringsstation is geplaatst op de rand van de woonwijk en naast een park, die de woonwijk scheidt van de Mariahoeveweg en parkeerplaats P2. Hier komt voornamelijk lokaal bestemmingsverkeer langs. Vliegtuigen zijn hier luid en goed hoorbaar en afhankelijk van de windrichting zijn ook de omliggende snelwegen te horen. Het meetpunt is geplaatst op 4,5 meter hoogte. De A1 ligt 400 meter van het meetpunt, dit geluid wordt beperkt afgeschermd door de bebouwing. De dichtstbijzijnde gevel bevindt zich op 4,5 meter. Er is geen gevelcorrectie ingesteld.

Meetpunt 5 (MP05): Amersfoortsestraatweg/ Godelindeweg, Naarden





Dit meetpunt hangt bij de rotonde die de Amersfoortsestraatweg verbindt aan de Godelindeweg, tussen het zuiden van Naarden en het noorden van Bussum. Deze rotonde is een druk verkeerspunt waar lokaal, doorgaand en zwaar verkeer overheen rijdt. Vlak bij dit meetpunt zijn woningen, een middelbare school en een aantal winkels gevestigd. Ook hier is het relatief groen, met bomen langs de weg en struiken bosjes naast het meetpunt. Het meetpunt is geplaatst op 4,5 meter hoogte. De afstand tot de weg is 10 tot 13 meter (dus verder weg dan bijvoorbeeld in Bussum). De afstand tot de snelweg A1 bedraagt 700 meter. Er zijn geen reflecterende gebouwen in de nabijheid. Er is geen gevelcorrectie ingesteld.

Meetpunt 6 (MP06): Kogge 1, Blaricum





Dit meetpunt hangt aan de rand van een woonwijk, aan de oostkant van Blaricum, op de provinciegrens tussen Noord-Holland en Utrecht. Ten oosten van deze woonwijk ligt een groene strook met bos en maneges, waarachter direct de A27 loopt. De aangrenzende woonwijk is autoluw, bestemmingsverkeer verlaat deze kleine wijk via een eenrichtingsweg en loopt langs dit meetpunt. Het meetpunt is geplaatst op 4,5 meter hoogte. De afstand tot een provinciale weg bedraagt 23 meter. De afstand tot de A27 is 170 meter, deze weg is deels afgeschermd door bebossing. Zowel lokaal verkeer, lokale activiteiten (laden/lossen) als de snelweg zijn hier relevante geluidsbronnen. Het dichtstbijzijnde object is een woning met een schuin dak op 6 meter afstand. Er is geen gevelcorrectie ingesteld.

4. Onderzoeksresultaten en aanbevelingen

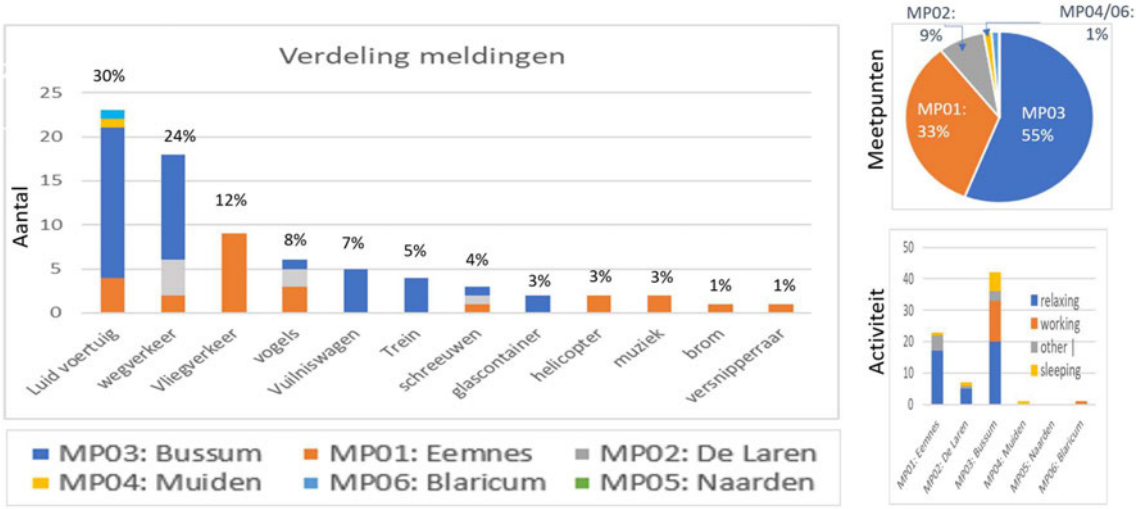
In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten besproken die voortkomen uit het GLIMI pilot onderzoek in de Gooi en Vechtstreek, van maart tot juni 2023. De verschillende onderzoeksmethoden vormen samen de basis voor de soundscape-analyse. In onderstaande tekst worden eerst overkoepelende bevindingen gepresenteerd, die van toepassing zijn op alle meetlocaties. Daarna worden de onderzoeksresultaten per meetlocatie beschreven.

4.1 Algemene resultaten

Een van de kernaspecten van het GLIMI project is de unieke verbinding tussen objectieve meetdata, soundscape-schattingen en bewoner feedback in de vorm van geluidsbeleving meldingen via het webportaal. Hier worden overkoepelende en vergelijkende resultaten van alle meetlocaties toegelicht.

4.1.1 Geluidsbelevingsmeldingen uit het GLIMI webportaal

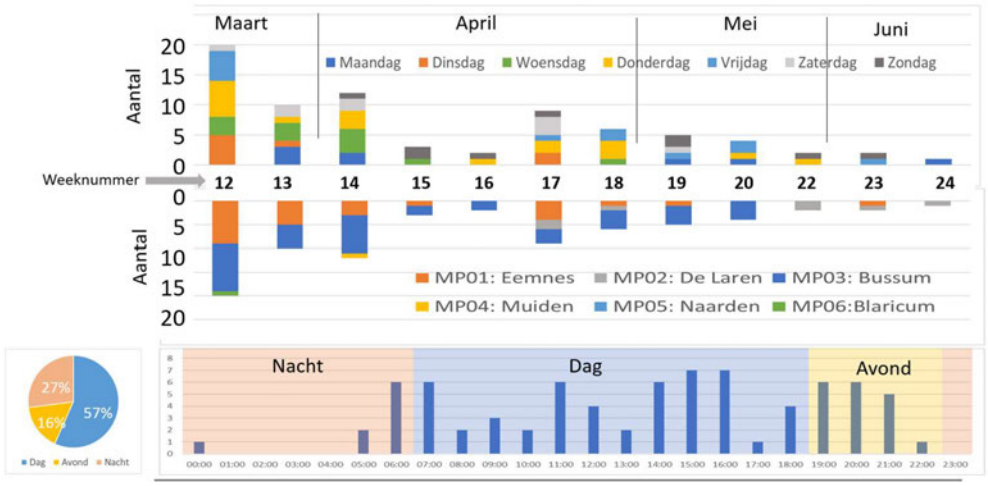
In de periode van maart tot juni zijn 75 meldingen gemaakt. Een overzicht van alle meldingen uit die periode is hieronder weergegeven. 55% van de meldingen betrof het meetpunt in Bussum, 33% Eemnes en 9% in Laren. Op de andere meetpunten zijn weinig meldingen binnengekomen.



In onderstaande afbeelding is aangegeven wanneer er is gemeld, zowel over de meetperiode en welk uur van de dag. Vooral tijdens de start waren er veel meldingen, wat gedurende de loop van het project

afvlakte. In Week 17 was er een opleving te zien in het aantal meldingen. Toen werd ook de toegang tot het (interne) Munisense portaal beschikbaar gesteld, die beschikt over meer gedetailleerde informatie.

De meldingen werden overwegend overdag en in de avond gemaakt. Als er over de nacht gemeld werd,



was dit veelal in de ochtend. In de feedback van bewoners gaven zij aan dat zij nachtelijke hinder vaak rapporteren in de ochtenden.

Deze meldingen zijn allemaal geanalyseerd, waarbij onderzocht is of de melding in de objectieve meetdata terug te vinden is en kan worden gekwalificeerd. Er is dus ook gezocht naar goede indicatoren voor hinder, die later toegevoegd gaan worden aan het GLIMI webportaal.

Type meldingen en geluidsbronnen

Alhoewel het melden van geluidsbeleving over zowel prettig als onprettig geluid kan gaan, ging het in nagenoeg alle gevallen over het melden van hinder. In onderstaande tabel staan alle meldingen per meetpunt en per type en of ze in de dag, avond of nacht hebben plaatsgevonden.

	Dag						Avond						Nacht						Subtotaal										
Type geluid	MP1	MP2	MP3	MP4	MP5	MP6	MP1	MP2	MP3	MP4	MP5	MP6	MP1	MP2	MP3	MP4	MP5	MP6	MP1	MP2	MP3	MP4	MP5	MP6	Totaal		dag	avond	Nacht
Luid voertuig	2	0	10	0	0	1	1	0	4	1	0	0	1	0	3	0	0	0	4	0	17	1	0	1	23	31%	13	6	4
wegverkeer	2	1	12	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	12	0	0	0	18	24%	15	3	0
Vliegverkeer	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	9	12%	7	1	1
vogels	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	5	7%	4	0	1
Vuilniswagen	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	7%	3	0	2
Trein	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	5%	0	3	1
schreeuwen	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	3	4%	3	0	0
glascontainer	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	3%	1	0	1
helicopter	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	3%	2	0	0
muziek	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	3%	1	1	0
brom	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1%	1	0	0
versnipperraar	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1%	1	0	0
Subtotaal	18	4	28	0	0	1	3	3	7	1	0	0	3	0	7	0	0	0	24	7	42	1	0	1	75	100%	51	14	10
Totaal	50			67%			14			19%			10		13%				32%	9%	56%	1%	0%	1%			68%	19%	13%

De meeste meldingen gingen over wegverkeer en vooral pieken van te luide voertuigen. Dit was de belangrijkste bron van hinder in Bussum en Laren.

Koppeling tussen meldingen en gemeten data

Binnen het GLIMI onderzoek worden meldingen van bewoners gekoppeld aan spectrale meetdata om geluidsbeleving te koppelen aan objectieve geluidsomgeving. Daarmee proberen we beter zicht te krijgen

op de positieve en negatieve bijdragen in de geluidsomgeving, daarnaast storende aspecten sneller te duiden en inzichtelijk te maken voor zowel lokale overheden als de geluidsproducenten en bewoners.

Verkeersgeluid en piekgeluid

Nagenoeg alle meetpunten worden in belangrijke mate belast door weg- en vliegverkeer. Logisch dat hier ook de meeste meldingen over zijn. Van verkeersgeluid zijn piekgeluiden, volgens de melders het meest storend. Deze piekgeluiden, veelal veroorzaakt door te luide voertuigen of een te assertieve rijstijl, zijn de belangrijkste reden voor het optreden. Vooral op de meetlocaties Bussum en de Laren (oprit A1), zijn deze pieken frequent geconstateerd (veel meer dan dat er meldingen van waren).

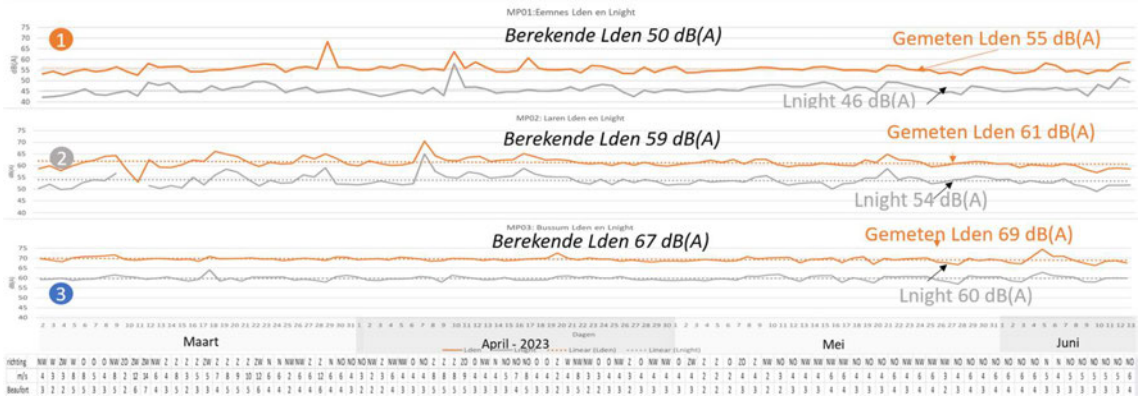
Piekgeluiden zijn goed meetbaar omdat ze veelal 10 tot 30 dB luider zijn dan de reguliere passages. Dit betekent ook dat door de rijders bewust te maken van hun rijstijl, mogelijk al een belangrijke reductie kan worden bereikt.

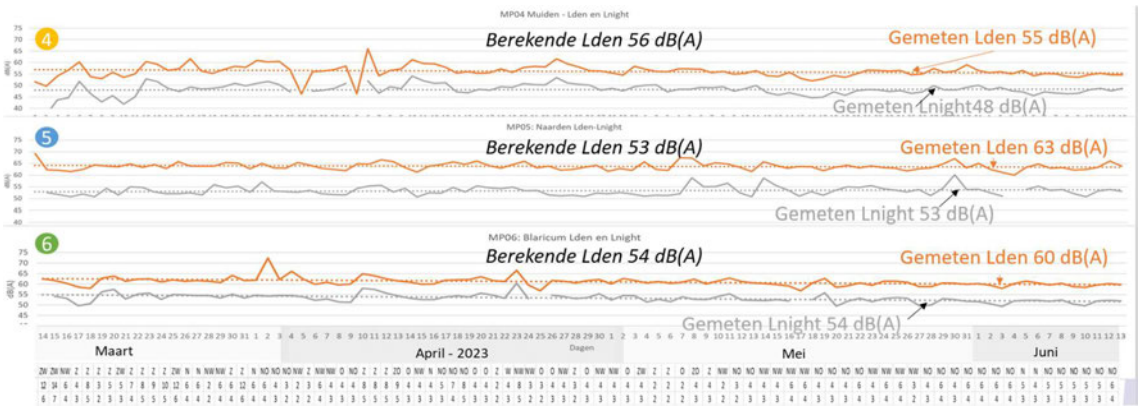
4.1.2 Berekende en gemeten geluidsdata

Over de hele meetperiode van begin maart tot het midden van juni is meetdata verzameld en opgeslagen in het Munisense InsightNow platform. Deze meetdata is tot eind 2013 beschikbaar voor diepere analyse of validatie. Alle meetdata is per seconde beschikbaar. In dit hoofdstuk is meetdata grof beoordeeld en is voor elke melding een korte analyse uitgevoerd of de melding in de meetdata goed zichtbaar was inclusief de akoestische eigenschappen. In veel gevallen waren er meer gebeurtenissen die opvielen en waar bv. niet over gemeld is. Voor zover onderzocht en relevant is dat in dit hoofdstuk per locatie aangegeven.

L_{den} en L_{night}

Hieronder zijn meetwaarden over de periode van 13 maart t/m 13 juni weergegeven. In onderstaande grafieken staan de *gemeten* waarden voor de verschillende meetpunten voor de L_{den} en L_{night}. Deze metingen variëren natuurlijk, geen dag is immers gelijk. Onder de grafiek is de windrichting en snelheid per dag weergegeven. In de grafieken zijn ook de berekende L_{den}-waarden getoond over de meetperiode. Onder de grafiek staat (klein) de windrichting en -snelheid op die dag. De gemeten waarden zijn in de praktijk altijd hoger dan de berekende waarden, met name omdat in de L_{den} en L_{night} niet alle geluidsbronnen zijn meegenomen. Uit de grafieken blijkt dat voor sommige locaties de berekende waarden en gemeten waarden redelijk overeenkomen. Alleen voor Naarden en Blaricum zijn de verschillen aanzienlijk (meer dan 5 dB). Hier is geen directe verklaring voor.





Opmerking: de meetsystemen bij meetpunt 4,5 en 6 zijn later geplaatst en hebben meetdata vanaf 14 maart.

Percentielen

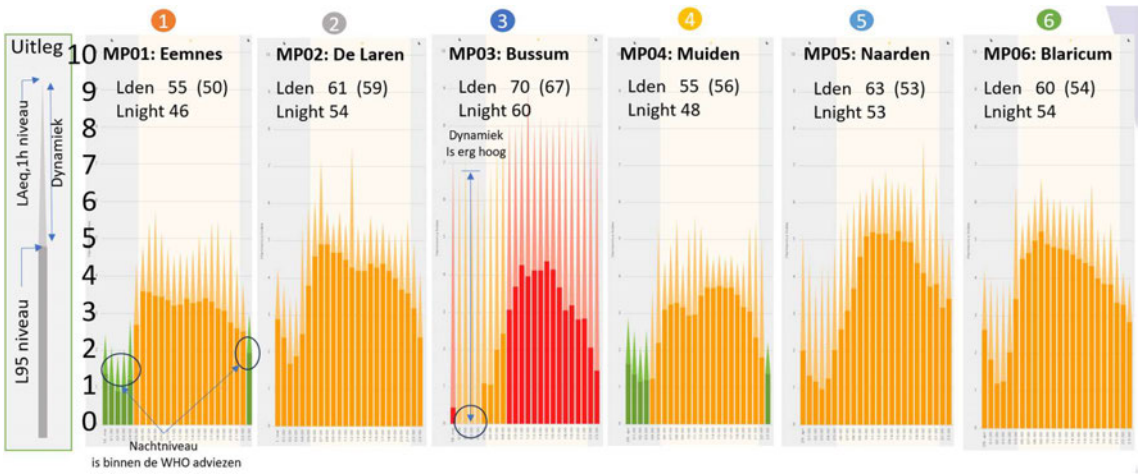
Onderstaand is een tabel opgenomen van de verschillende locaties, waarbij de gemiddelde percentielen zijn bepaald voor de dagperiode en nachtperiode in de week van 8 april tot 15 April. Deze kunnen dus afwijken van de meetgegevens over de gehele meetperiode.

	Referentieweek van 8 april tot 15 april								Hele meetperiode	
	Dag				Nacht					
	Lden	L95	L05	L01	Lnight	L95	L05	L01	Lden	Lnigh
Eemnes	55	45	58	64	46	32	38	40	55	46
Laren	62	54	61	64	53	37	50	54	61	54
Bussum	69	55	73	75	60	26	54	66	69	60
Muiden	57	52	56	60	51	37	44	46	55	48
Naarden	63	56	64	69	52	33	55	57	63	53
Blaricum	60	55	62	66	56	36	51	53	60	54

Harmonica Index

Onderstaande afbeelding zijn representatieve dagen voor de verschillende meetpunten weergegeven zoals ze ook in het GLIMI portaal beschikbaar zijn. De afbeeldingen laten de *Harmonica Index* van de gebieden zien, wat een eerste inzicht geeft van de geluidbelasting (en kwaliteit van geluidsomgeving) op de meetpunten over elk etmaal. Door ze naast elkaar te zetten zijn ze onderling goed te vergelijken. In de GLIMI portal is voor elke dag in de meetperiode deze meetdata nog beschikbaar.

In deze visualisatie zijn ook de berekende en gemeten L_{den} en L_{night} waarden aangegeven.



De getoonde L_{den} niveaus zijn gemiddelde geluidniveaus! Hinder ontstaat ook vaak door piekgeluiden, of zoals in de meldingen aangegeven, door wegverkeer, vliegverkeer of lokale verstoringen. Deze hinder is alleen met metingen goed aan te tonen.

Vergelijking

Zowel de L_{den}, L_{night} , de percentielen als de Harmonica index zijn bedoeld om inzage te geven in de kwaliteit van de geluidsomgeving op basis van objectieve meetdata. In onderstaande tabel zijn om die reden de verschillende meetwaarden opgenomen. Voor de nacht is ook gekeken hoeveel uur de geluidbelasting laag/stabiel blijft en indicatief is voor een goede nachtrust.

		Lden dB(A)			Lnight dB(A)	HarmonicaIndex						
						Dag			Nacht			
meetpunt	Lokatie	Berekend	Gemeten	verschil	Gemeten	Basis	peak	Totaal	Basis	Peak	Totaal	Uren
1	Eemnes	50	55	5	46	3,5	1	4,5	1	1	2	6
2	Laren	59	61	2	54	4,5	1,5	6	2	1,5	3,5	2
3	Bussum	67	69	2	60	4	4	8	0,5	6,5	7	5
4	Muiden	56	55	-1	48	3,5	1	4,5	1,5	1	2,5	6
5	Naarden	53	63	10	53	5	1,5	6,5	1,5	2	3,5	4
6	Blaricum	54	60	6	54	4,5	1	5,5	1,5	2	3,5	2
	WHO ref	53	-	-	45							

Eemnes heeft op basis van berekeningen, metingen en volgens de harmonica index het beste geluidsklimaat. Vooral in de nacht is het voor de duur van 6 uur rustig, dit laatste blijkt ook uit de lage niveaus van de L_{05} en L_{01} percentielen.

Muiden volgt op de tweede plaats met ook veel rust in de nacht, wat opvallend is mede gelet op het geluid van de A1. Maar in de nacht wordt het toch rustig. Op basis van berekeningen zouden Naarden en Blaricum rustiger zijn.

Blaricum volgt op de derde plaats als naar de L_{den} wordt gekeken, dit geldt ook voor de harmonica index en de percentielen, echter het aantal uren in de nacht dat het rustig is beperkt. 1% van de meetwaarden ligt boven de 53 dB(A).

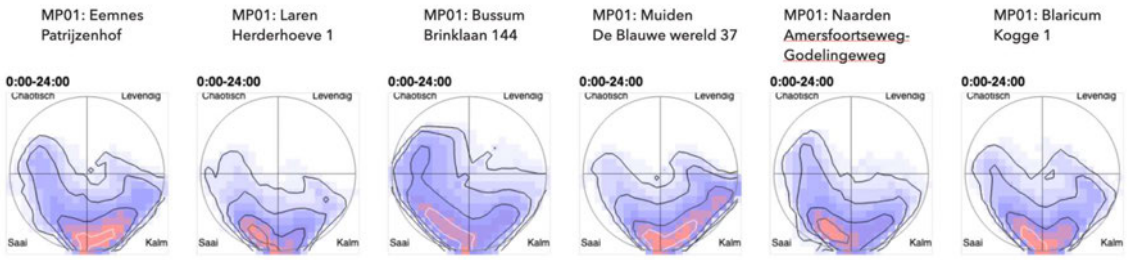
Laren volgt na Blaricum op de vierde plaats. Op de vijfde plaats staat Naarden. In Naarden is de gemeten L_{den} 10 dB hoger dan de berekende, dit is opvallend.

De hekkensluiter is Bussum. Hierbij valt op dat het achtergrondgeluid in Bussum erg laag is. Dit is goed zichtbaar in de harmonica index. Zonder verkeer zou de geluidbelasting zeer acceptabel zijn. Hier domineert het wegverkeer, wat door zijn hoge pieken ook als hinder kan worden beschouwd.

Let op: bovenstaande observaties zijn gebaseerd op basis van de gemiddelde geluidniveaus, percentielen en de harmonica index. Niet op alle hinderlijke geluidsgebeurtenissen of aanwezige maskerende geluiden. In de beschrijving per locatie wordt hier dieper op ingegaan.

4.1.3 Vergelijking van geschat geluidsklimaat

Onderstaande afbeelding laat de geschatte geluidsklimaten van alle meetlocaties zien, waarbij een gemiddelde dag is gevisualiseerd. De indeling van deze geluidsklimaat-histogrammen volgt de soundscape structuur. Namelijk, aan de hand van 2 assen (druk-stil en plezierig-onplezierig) worden de geluidsklimaten ingedeeld in 4 categorieën: chaotisch, levendig, kalm en saai. De roze gebieden op het histogram geven aan welk type geluidsklimaat het meest voorkomt (vaker dan de helft) in een gebied, en welke de kwaliteit van de geluidsomgeving dus het best karakteriseert. De daaromliggende zwarte contourlijnen en blauwe kleuren geven aan welke andere soundscape-bijdragen zich vaak (90%, 99%, en 99,9% van de tijd) voordoen op de locatie. Zo kan een geluidsklimaat bijvoorbeeld overwegend kalm of stil zijn, maar met veel chaotische bijdragen (verstoringen). Anderzijds kan een omgeving ook als overwegend saai worden gekarakteriseerd, maar met levendige bijdragen. De combinatie van alle verschillende type bijdragen vormt samen het karakter van het geluidslandschap en beïnvloedt daarmee de beleving van een omgeving.



De Patrijzenhof in Eemnes en de Blauwe Wereld in Muiden zijn overwegend kalm door een effectieve inzet van stadsgroen die het effect van lokale snelwegen compenseren. De Brinklaan in Bussum en de rotonde Amersfoortseweg-Godelindeweg zijn saai met veel chaotische verstoringen door verkeer. De Herdershoeve in Laren en de Kogge in Blaricum zitten hier tussenin. Deze laatste twee liggen niet direct aan een drukke weg, maar wel in de buurt van drukke doorgaande wegen en/of snelwegen.

De Brinklaan is het minst plezierig door het grote aantal individueel hoorbare autopassages. Dit speelt ook een rol bij de Amersfoortseweg/Godelingeweg en de Herdershoeve. In deze drie gevallen is de hoorbaarheid van individuele passages (bij de Herdershoeve specifiek piekgeluid van sprintende voertuigen in het weekend) een issue. Bestuurders duidelijk maken dat een stil en constant rijgedrag door de wijk zeer op prijs wordt gesteld kan helpen om het geluidsklimaat te verbeteren.

4.2 Onderzoeksresultaten per meetlocatie

Per meetlocatie worden de verschillende typen data bij elkaar gebracht en geanalyseerd. Dit is een combinatie van de meldingen uit het GLIMI webportaal, de objectief gemeten data en de resultaten uit de signaalanalyse, die een schatting maken van het geluidsklimaat. Op basis van die gegevens worden aanbevelingen gedaan die de kwaliteit van het geluidslandschap en de beleving van de omgeving zouden kunnen verbeteren.

1. Patrijzenhof, Eemnes



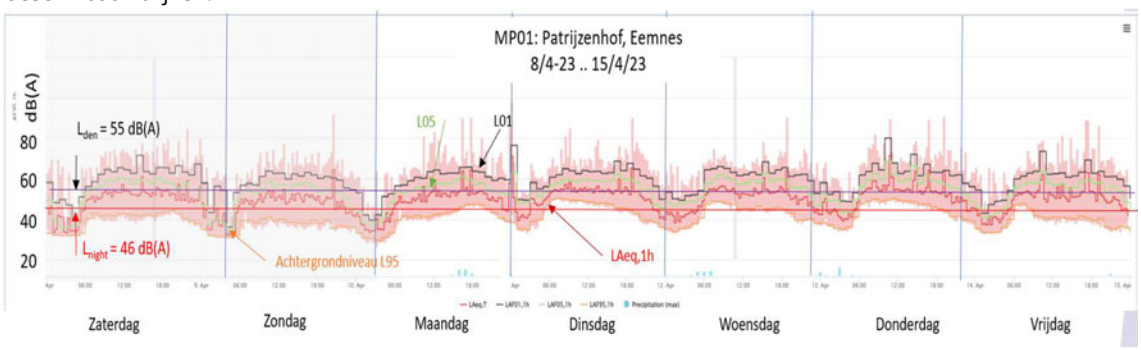
Meldingen in GLIMI webportaal

Tijdens dit pilot onderzoek zijn 25 meldingen gemaakt in het GLIMI webportaal over de beleving van omgevingsgeluid rondom het Patrijzenhof in Eemnes. 10 meldingen betroffen vliegverkeer, welke in sommige gevallen na 23:00u overvliegen. De gemeten LASmax niveaus variëren hierbij tussen de 50 en 72 dB(A). Andere meldingen betroffen lokale geluiden, zoals twee meldingen over te luide voertuigen (motor/scooter), twee meldingen over helikopters, twee meldingen over muziek op straat en van buren. Al deze meldingen zijn terug te vinden in de objectieve data en worden geanalyseerd. Voor de genoemde bronnen was de afstand tot de meter niet altijd bekend, waardoor ook de piekwaarden in realiteit anders (hoger) kunnen zijn dan nu gemeten.

Objectieve meetdata

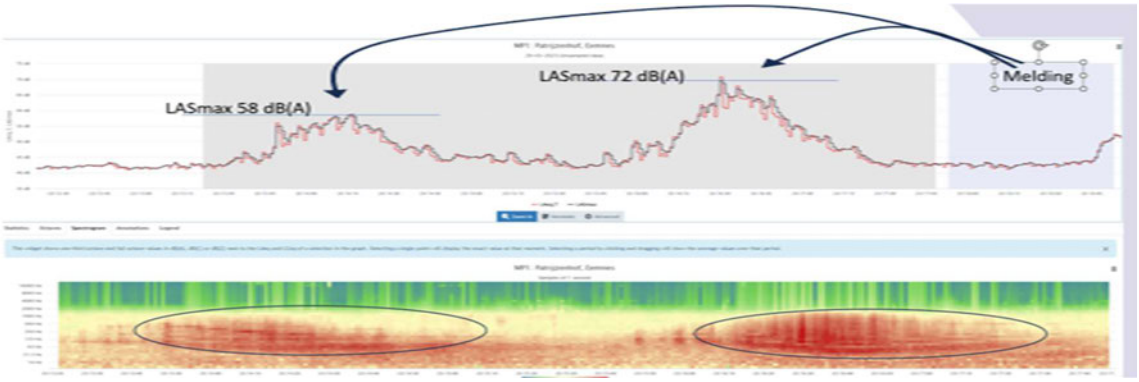
Het meetpunt in Eemnes is een relatief rustig gebied met weinig lokaal verkeer en ruim 700 meter van de A27. De gemeten L_{den} van 55 dB(A) en L_{night} van 46 dB(A) is in lijn is met de berekeningen van 50 dB(A) en de WHO richtlijnen, respectievelijk L_{den} van 53 dB(A) en Lnight va 45 dB(A). Op de dag is er rustig verkeer en ligt 1% van de meetwaarden zelden boven de 65 dB(A). Het verschil tussen het weekend en de werkweek is gering. In de nacht wordt het rustig, waarbij het achtergrondniveau terug kan zakken tot 30 dB(A). De invloed van de windrichting is beperkt, bij westenwind ligt de L_{den} ongeveer 2 dB hoger dan bij oostenwind, als vergelijkbare perioden worden vergeleken. Wel zal bij westenwind de A27 meer hoorbaar zijn, met name in de nacht als het achtergrondniveau laag is.

Onderstaande grafiek geeft de meetwaarde weer van 8 tot 15 april. De L_{01} blijft laag. In de 1% hoogste waarde zitten vooral op de dag nog wel eens uitschieters, dit kunnen ook stoorgeluiden zijn. Voor evaluatie van andere perioden wordt naar de munisense portal verwezen, waar de gegevens tot eind 2023 beschikbaar blijven.



Geluidsgebeurtenissen en meldingen

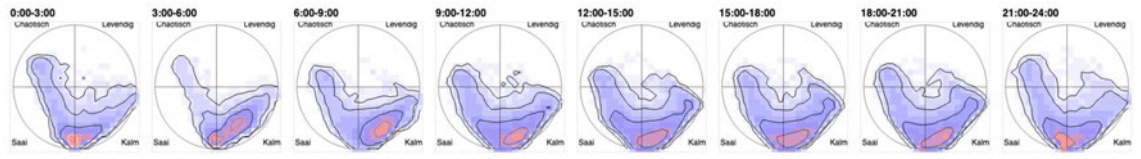
Totaal waren er 24 meldingen door één actieve bewoner. Er is voornamelijk hinder gemeld over vliegverkeer en incidenteel over lokale verstoringen, door luide voertuigen, helikopters, muziek etc. De meeste meldingen waren in de meetgegevens zichtbaar. Melding muziek bij de buren was niet goed te duiden. In onderstaand voorbeeld geeft de analyse van een vliegpassage weer.



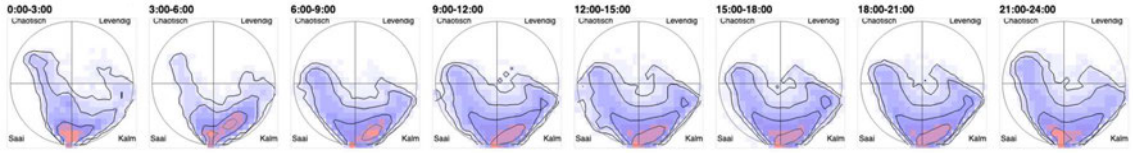
Het aantal vliegpassages is niet bijgehouden, want de monitoringssystemen waren niet ingericht om de vliegbeweging te tellen. Bij analyse van deze meldingen over vliegverkeer viel op dat het geluidniveau van deze bewegingen relatief luid waren (LASmax tussen de 55 en 72 dB(A). Mogelijk vlogen deze vliegtuigen relatief laag.

Soundscape analyse: Geluidsklimaat

Doordeweeks:



Weekenddagen:



Het geluidsklimaat op de Patrijzenhof in Eemnes ligt doorgaans rondom *stil* en *kalm* op het soundscape histogram. Overdag liggen de soundscape waarden overwegend aan de positieve kant van het histogram, terwijl 's nachts de karakteristieke geluidskwaliteit richting de negatieve kant trekt, door het geluid van de A27. 's Nachts is het overwegend stil, maar zie je wel een duidelijke invloed van chaotische bijdragen (vaak mechanische, motorische geluiden). Juist omdat het achtergrondgeluid relatief laag ligt in de nacht, zijn alle voorkomende geluiden extra hoorbaar en wegen zwaarder mee in de beleving van de geluidsomgeving. Overdag, vanaf de vroege ochtend (03:00-06:00u) schuift het geluidsklimaat op naar *kalm*, waarschijnlijk door de bijdragen van lokaal groen (bomen en vogels) en de afwezigheid van veel lokaal verkeer. Deze geluidsmeter hangt immers op een relatief rustige plek bij een plantsoen in een woonwijk, waardoor er rondom de spitsuren wel lokaal verkeer is, maar het tussendoor relatief rustig blijft. De positieve verschuiving in het histogram komt ook door *levendige* bijdragen, dus bijvoorbeeld door spelende kinderen of pratende mensen dichtbij. Tussen de doordeweekse dagen en het weekend zijn er niet heel grote verschillen op te merken.

Het effect van de A27 wordt doorgaans goed gecompenseerd door de hoge kwaliteit lokaal groen en de normale menselijke geluiden. De plek van de meter is zodanig dat de grote meerderheid van de auto's die de wijk in- of uitrijden tot een zeer hoorbare verstoring leiden. Dit zal in het grootste deel van de wijk veel minder het geval zijn.

Aanbevelingen

Het geluidsklimaat op het Patrijzenhof vereist geen grote maatregelen, omdat de beleving er redelijk positief is. Geluidswerende interventies zijn hier waarschijnlijk niet nodig. Wel kunnen andere interventies ervoor zorgen dat de beleving van het omgevingsgeluid hier nog beter wordt.

Ruimtelijke interventie: Het karakteristieke geluidsklimaat ligt nu rond stil en kalm, wat vaak goed past bij de functie van een woongebied. Om de positieve geluidsbijdragen te versterken kan er worden gekeken naar het verhogen van de levendigheid op het Patrijzenhof, door bijvoorbeeld een interactieve omgeving te creëren voor kinderen. Denk daarbij aan het aanleggen van een natuurspeeltuin, zandbakken of klimrekken, die kinderen en ouders uit de buurt aantrekken.

Sociale interventie: Op het GLIMI webportaal zijn meldingen binnengekomen over lokaal geluid, zoals buren, muziek en de sportvelden. Als hier vaker hinder door ondervonden wordt, kan goede communicatie tussen verschillende partijen goed helpen. Als buurtbewoners op de hoogte zijn van feestjes of andere lokale evenementen, kunnen zij zich hierop voorbereiden en eventueel hun eigen plannen daarop aanpassen. Met goede communicatie binnen de wijk, wordt voorkomen dat mensen zich 'overvallen' door omgevingsgeluid en vermindert dat de kans op hinder.

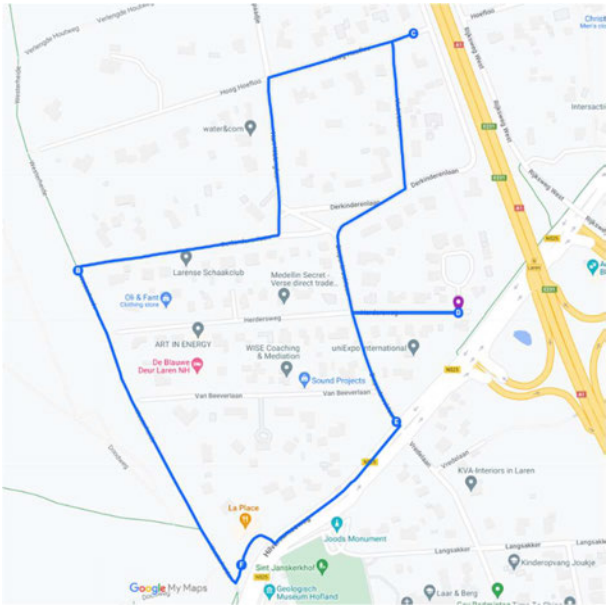
2. Herdershoeve, Laren



Subjectieve geluidsbeleving: Luisterwandeling Laren

Op donderdagavond 15 juni 2023 was de luisterwandeling georganiseerd voor Laren. Er liepen negen bewoners mee, uit onder andere Laren, Eemnes en Blaricum. Naast de organisatie (SoundAppraisal en WAAG Futurelab), was een wethouder van Blaricum aanwezig en twee leden van de pers (Gooi en Eemlander). De luisterwandeling begon rond 18:30 en duurde tot ongeveer 20:15u.

De luisterwandeling begon op Heideweg 2, op de parkeerplaats van een restaurant nabij de Westerheide in Laren. Na een introductie gingen we op pad met bewoners, wethouder, journalist, fotograaf en organisatoren en liepen we de woonwijk in. Onderweg luisterden we naar de aanwezige geluiden, de achtergrondgeluiden, de opvallende of minder opvallende geluidsgebeurtenissen. Bewoners werden zich bewust gemaakt op hun reactie op omgevingsgeluid. Een aantal bewoners begonnen al snel over geluid door luide voertuigen en vooral motoren die over de Hilversumse weg rijden. “Het lijkt wel de Formule 1”, werd al snel becommentarieerd. Vooral met mooi weer, en dus als bewoners graag in de tuin zijn en de ramen open laten, hebben veel bewoners hier last van het geluid. Daarop volgt het gesprek over de mogelijkheden om geluidsexcessen beter te handhaven, bijvoorbeeld door boetes en strengere regelgeving. Over de wenselijkheid en haalbaarheid van die maatregelen werd levendig gediscussieerd. Waar het eerst werd voorgesteld dat er straffende maatregelen getroffen moeten worden, zoals het



beboeten van motoristen, verschoof dit later naar 'bewustwordingsmaatregelen' die hinder veroorzakers attent maakt op hun impact op de leefomgeving.

Ondanks het groene en ruime karakter van de woonwijk waardoor de luisterwandeling liep, voerde de omliggende wegen de boventoon in de beleving van de wijk. Visueel een zeer kalme en prettige uitstraling, maar op het gehoor bij vlagen onprettig. Ook vliegtuigen waren af en toe goed hoorbaar en opvallend, mede door de kalmte op de voorgrond. Bij weinig grote verstoringen werd de omgeving vaak als 'rustig', 'ontspannen' of 'saai' genoemd, maar bij het horen van luide mechanische geluiden al snel 'onprettig' of 'irritant'. Maar ook daar verschilde de deelnemers onderling; de ene deelnemer ergerde zich aan een vliegtuig of auto, de ander niet of minder. Direct langs de Hilversumseweg was de beleving vooral negatief en was de onderlinge verstaanbaarheid erg slecht als er een golf verkeer langs kwam.

Meldingen in GLIMI webportaal

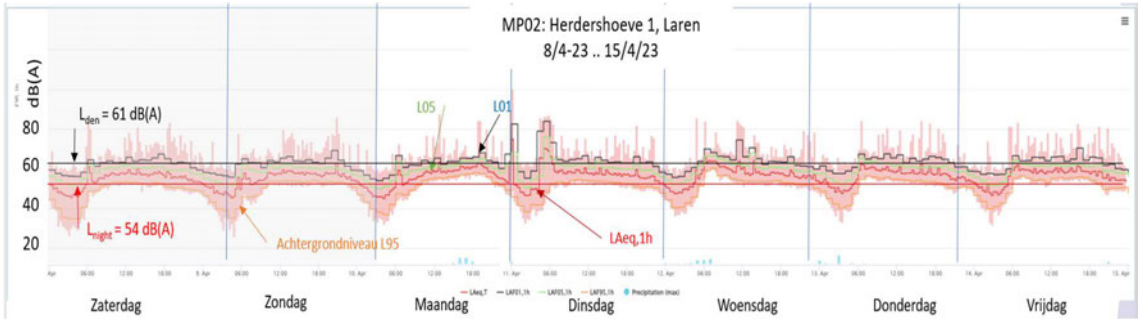
Er zijn 7 meldingen binnengekomen op het GLIMI webportaal over de geluidsbeleving rondom het meetpunt op de Herdershoeve in Laren. 4 meldingen hadden betrekking op geluidhinder door wegverkeer. Het ging hier om luid optrekkende voertuigen (motorrijders) die de A1 op gingen. 2 meldingen betroffen een positieve beleving door het geluid van vogels en 1 melding betrof een negatieve geluidsbeleving door geschreeuw.

Objectieve meetdata

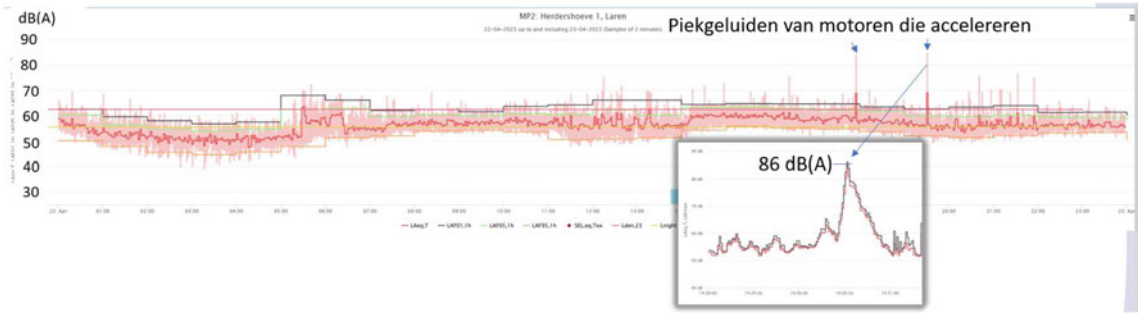
Het meetpunt in Laren bevindt zich achter woningen in de nabijheid van de A1 (op 75 meter afstand) en dichtbij de op- en afritten (40 meter). Door de bosrijke omgeving was er iets meer sprake van stoorgeluiden zoals vogels.

De gemeten L_{den} van 64 dB(A) en L_{night} van 53 dB(A) is in lijn is met de berekeningen van 50 dB(A) en de WHO richtlijnen, respectievelijk L_{den} van 53 dB(A) en Lnight va 45 dB(A). Op de dag is de A1 de belangrijkste bron. 5% van de meetwaarden liggen boven de 61 dB(A) en 1% boven de 64 dB(A). Het verschil tussen het weekend en de werkweek is gering, wel is te zien dat het verkeer ongeveer een uur later op gang komt in het weekend. In de nacht wordt het niet echt rustig, waarbij het achtergrondniveau terug kan zakken tot 37 dB(A). De invloed van de windrichting is niet onderzocht.

Onderstaande grafiek geeft de meetwaarde weer van 8 tot 15 april. In de grafiek zijn soms pieken te zien die de metingen verstoren. Dit zijn stoorgeluiden van vogels die in de bomen nabij de meetpost zitten (bij toekomstige metingen moet een betere plaats worden gekozen). Voor evaluatie van andere perioden wordt naar de munisense portal verwezen, waar de gegevens tot eind 2023 beschikbaar blijven.



Vanuit bewoners werd er voornamelijk geklaagd over piekgeluiden van het verkeer en vooral over motorrijders die met hoge snelheid de A1 opgaan. In de metingen is dit ook frequent geconstateerd (zie ook afbeelding). Deze pieken lagen veelal hoger dan 80 dB(A) en zullen zeer hoorbaar zijn. (zie onderstaande afbeelding.



Om inzicht te krijgen in het aantal pieken door wegverkeer, ondersteunt het monitoringsysteem piekdetectie. Dit was initieel niet actief en is voor de relevante locaties vanaf 20 juni geactiveerd. Over de periode van 20/6 tot 4/7 zijn tellingen verricht. Hierbij is uitsluitend gekeken naar pieken met een duur langer dan 5 seconden (om vooral stoorgeluid door volgens, schreeuwen etc. uit te sluiten). In deze periode zijn totaal 49 pieken ontdekt, waarvan 4 met een vergelijkbaar niveau als in het bovenstaande voorbeeld. De meeste pieken deden zich op de dag voor, gevolgd door de nacht (nagenoeg allemaal tussen 23:00 en 01:00). In onderstaande tabel zijn deze tellingen uitgesplitst, waarbij het geluidniveau is afgerond op 5 dB.

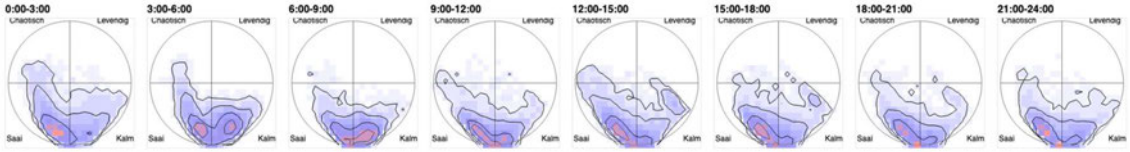
max Laeq,1s waarde in dB(A)			
	75	80	85
dag	18	12	3
avond	2	1	0
nacht	9	3	1
Totaal	**29**	**16**	**4**

Omdat voor passages van voertuigen ook vaak naar de totale geluidsenergie van de passage wordt gekeken is ook een tabel met de SEL waarde weergegeven (zie bijlage voor uitleg van de SEL-waarde). Hierbij zijn 9 pieken met een SEL waarde van meer dan 80 dB(A). In onderstaande tabel is dit weergegeven.

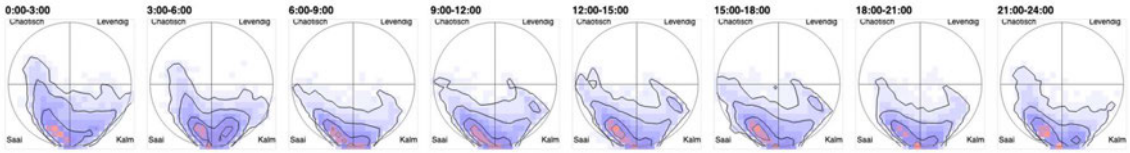
MAX SEL waarde in dB(A)				
	75	**80**	**85**	**90**
dag	23	27	11	8
avond	0	2	1	0
nacht	11	6	4	1
Totaal	**34**	**35**	**16**	**9**

Geluidsklimaat

Doordeweeks:



Weekenddagen:



Het geluidsklimaat op de Herdershoeve in Laren ligt overwegend aan de negatieve kant van het soundscape histogram, met soundscape waarden die bijdragen aan *saai* en *stil.* Zowel 's nachts als overdag is het karakteristieke geluidsklimaat richting *saai*, waarschijnlijk door een hoog achtergrondniveau van wegverkeer vanaf de A1 en de Hilversumseweg. Tussen 03:00 en 09:00u schuift dit geluidskarakter op naar *kalm*, met name door de positieve geluidsbijdragen van vogels in de buurt. Het betreft namelijk een zeer groene wijk met veel plekken waar vogels zich kunnen nestelen. Hoewel de buurt visueel en qua natuur veel positiefs te bieden heeft, komen de prettige geluiden hier niet volledig tot hun recht door de vrijwel continue ruis van verkeersstromen. In het weekend lijkt het geluidsklimaat wat vaker aan de *negatieve* kant van het histogram te blijven, met meer *chaotische* en *onplezierige* bijdragen. Waarschijnlijk heeft dit te maken met recreatief gebruik van de nabijgelegen weg, bijvoorbeeld door motoristen en automobilisten die veel door dit gebied rijden voor hun plezier.

Dit is een plek met veel achtergrondgeluid en dat zorgt voor een constante stress en een emmer die daardoor erg vol is. Een sterke aandachttrekkende bron, zoals een extra luide motor, kan de druppel worden die de emmer doet overlopen. Het is alleen al om deze reden aan te raden om de klachten uit de buurt serieus te nemen en, zolang er niets gedaan kan worden aan het hoge achtergrondniveau, vooral piekgeluid zoveel mogelijk te voorkomen.

Aanbevelingen

Vooral het verkeer en luide voertuigen op de A1 en Hilversumseweg dragen bij aan geluidshinder rondom het meetpunt op de Herdershoeve in Laren. Gezien de akoestische maatregelen die al getroffen zijn (zoals de geluidsmuur langs de Hilversumseweg), hebben andere akoestische maatregelen waarschijnlijk maar een beperkt effect op de geluidskwaliteit. Het zijn vooral de geluidspieken, veroorzaakt door luide voertuigen en rijgedrag, waarop de meeste winst te behalen valt. Daarom wordt hier een sociale interventie aanbevolen: een terugkoppeling van de beleving van bewoners aan de geluidsproducenten (lees: automobilisten en motorrijders). Door bestuurders van luide voertuigen bewust te maken van hun effect op de kwaliteit van de geluidsomgeving, en daarmee het effect op de woonkwaliteit van de lokale bevolking, bied je hen de kans om hun rijgedrag daarop aan te passen. Op enkele locaties in Nederland worden momenteel proeven uitgevoerd waarbij bestuurders direct geïnformeerd worden (door middel van een dynamisch scherm langs de weg) als zij duidelijk te luid zijn. Hierbij is communicatie en burgerparticipatie essentieel.

3. Brinklaan, Bussum



Meldingen in GLIMI webportaal

Op het GLIMI webportaal zijn 42 meldingen gemaakt over geluidsbeleving rondom het meetpunt op de Brinklaan in Bussum. 70% van die meldingen ging over hinder door verkeersgeluid, waarvan 17 meldingen over luide voertuigen gingen. 6 meldingen gingen over geluid van vuilnis- of vrachtwagens, die soms ook voor 06:00u worden gemeld. De meeste passages produceerden geluid tussen de 75 en 82 dB(A). 2 meldingen gingen over geluid van het legen van een glascontainer. Dit geluid was lastig detecteerbaar in de data van de meetlocatie. Enkele meldingen gingen over geschreeuw en nachtelijke treinpassages die o.a. voor trillingen in huis zorgen. Op het meetpunt werd het treingeluid afgeschermd door woningen. De treinpassages waren wel zichtbaar in de metingen. Overige meldingen gingen over vliegverkeer, waarbij passages tussen de 60 en 70 dB(A) veroorzaakten. Alle meldingen waren goed terug te vinden in de objectieve meetgegevens.

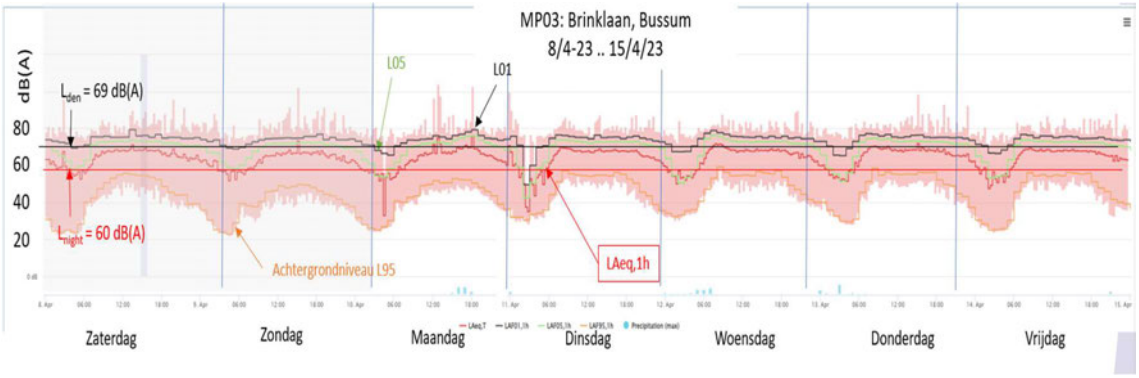
Objectieve meetdata

Het meetpunt in Bussum ligt dicht op de doorgaande weg, 5 tot 6 meter van de passerende voertuigen. De omgeving is bosrijk en wordt voornamelijk belast door het doorgaande verkeer. De Brinklaan is een belangrijke verbindingsweg naar omliggende gebieden en wordt dan ook intensief gebruikt. Naast het geluid van verkeer is hier ook de spoorwegovergang die ten westen van de Brinklaan loopt, hoorbaar.

De gemeten L_{den} van 69 dB(A) en L_{night} van 60 dB(A) is in lijn is met de berekeningen van 67 dB(A), maar is zeker voor de nacht uitzonderlijk hoog. Dit is een direct gevolg van het wegverkeer. Overdag liggen 95% (achtergrondgeluid) van de meetwaarden hoger dan 55 dB(A), 5% hoger dan 73 dB(A) en 1% boven de 75 dB(A). In de nacht liggen deze getallen op respectievelijk 26, 54 en 66 dB(A). Doordat het achtergrondniveau in de nacht erg laag wordt, zijn geluiden meer hoorbaar in het bijzonder passages van voertuigen.

Het verschil tussen het weekend en de werkweek is gering, wel is te zien dat het verkeer iets later op gang komt in het weekend en dat het achtergrondniveau nog iets verder wegzakt. De invloed van de windrichting is niet onderzocht.

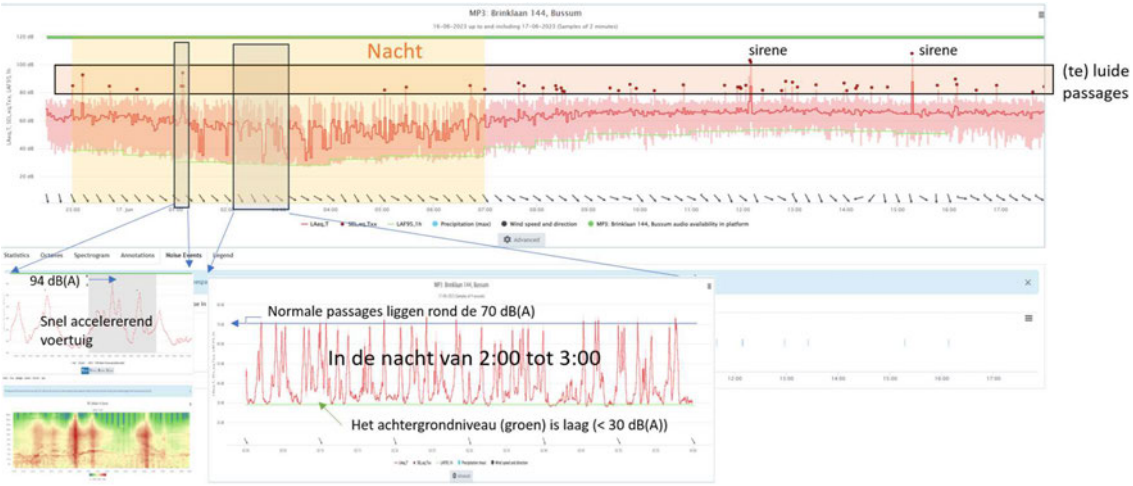
Onderstaande grafiek geeft de meetwaarde weer van 8 tot 15 april. In de grafiek zijn soms pieken te zien die de metingen verstoren. Dit zijn stoorgeluiden van vogels die in de bomen nabij de meetpost zitten. Voor evaluatie van andere perioden wordt naar de munisense portal verwezen, waar de gegevens tot eind 2023 beschikbaar blijven.



Inzoomen op piekgeluiden

Onderstaande afbeelding laat de analyse zien voor piekgeluiden van passerende voertuigen aan de Brinklaan in Bussum op 16 juni. Met rode punten in de grafiek zijn (te) luide voertuigen aangegeven.

Bij verdere analyse en uitluisteren lijkt dit voornamelijk betrekking te hebben op voertuigen die een assertieve rijstijl hanteren, waardoor ze zeker in de avond en nacht te luid zijn en hinderlijk. Logisch dat meer dan de helft van de 42 meldingen hierover gaat. Deze meldingen kwamen uit verschillende postcodegebieden rond het meetpunt.



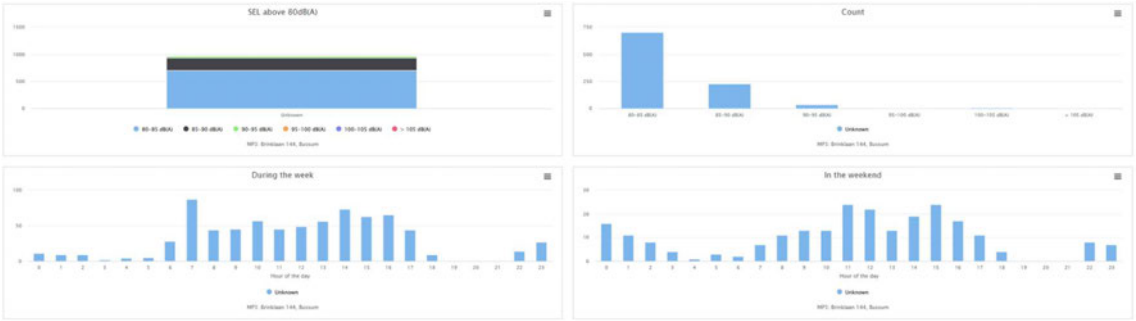
Om inzicht te krijgen in het aantal pieken door wegverkeer, ondersteunt het monitoringsysteem piekdetectie. Dit was initieel niet actief en is voor de relevante locaties vanaf 20 juni geactiveerd (zonder geluidsherkenning). Over de periode van 20/6 tot 4/7 zijn tellingen verricht. In deze periode zijn totaal 890 pieken gedetecteerd, 718 tussen de 80 en 85 dB(A) en 158 tussen de 85 en 100 dB(A). 14 pieken waren boven de 100 dB(A) wat duidt op sirenes. In onderstaande tabel zijn deze tellingen uitgesplitst, waarbij het geluidniveau is afgerond op 5 dB.

max Laeq,1s waarde in dB(A)					Sirenes		
	80	85	90	95	100	105	Totaal
dag	587	102	19	6	6	4	724
avond	18	2	0	0	1	0	21
nacht	113	24	5	0	2	1	145
Totaal	**718**	**128**	**24**	**6**	**9**	**5**	**890**

Omdat voor passages van voertuigen ook vaak naar de totale geluidsenergie van de passage wordt gekeken is ook een tabel met de SEL waarde weergegeven (zie bijlage voor uitleg van de SEL-waarde). Hierbij zijn 9 pieken met een SEL waarde van meer dan 80 dB(A). In onderstaande tabel is dit weergegeven, dan neemt het aantal geregistreerde pieken toe tot 965. Waarvan 9 sirenes.

max Laeq,1s waarde in dB(A)						Sirenes		
	80	85	90	95	100	105	110	Totaal
dag	234	493	68	11	4	6	1	817
avond	65	63	14	3	1	2	0	148
nacht	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	**299**	**556**	**82**	**14**	**5**	**8**	**1**	**965**

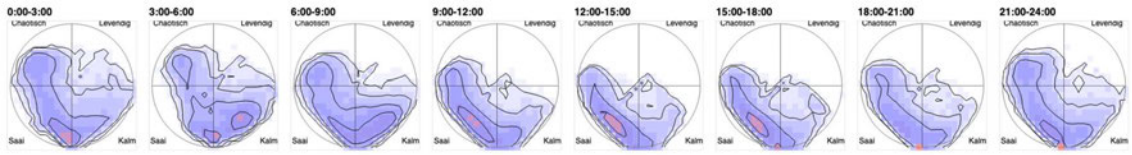
In de Munisense webportaal zijn ook histogrammen beschikbaar die inzicht geven in het aantal pieken per tijdsperiode per uur en het verschil tussen weekend en doordeweeks. Hieronder is een afbeelding uit de portal gekopieerd. Wat hier duidelijk opvalt is dat deze pieken op de dag, maar vooral ook in avonden en weekendnachten optreden.



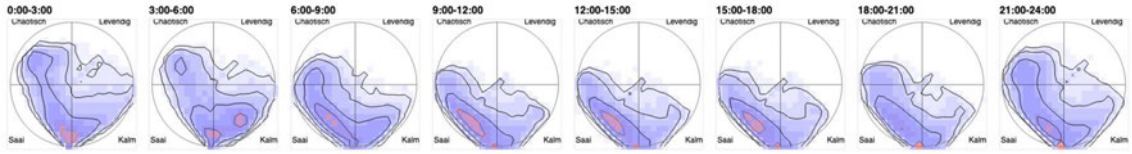
Opmerking: Uit bovenstaande grafiek lijkt het dat er geen pieken zijn tussen 18:00 en 22:00. Dat is onjuist. doordat de stroomvoorziening voor de verlichting in de nacht gedurende de zomer zeer kort is(mede door energiebesparingsmaatregelen), kreeg het meetstation onvoldoende tijd om zijn interne accu's voldoende bij te laden en het station rond 18:00 stopte totdat de stroomvoorziening hersteld werd.

Geluidsklimaat

Doordeweeks:



Weekenddagen:



Het meetpunt op de Brinklaan in Bussum laat een geluidsklimaat zien met veel variatie en geluidsevents. Het karakteristieke geluidsklimaat ligt gedurende de dag met name aan de *negatieve* kant van het histogram, duidend op een *saaie* tot *chaotische* geluidsomgeving. De meest dominante geluidsbronnen zijn hier het lokale wegverkeer, waarbij de individuele voertuigen bijdragen aan *chaos* en de optelsom van constant verkeer bijdraagt aan *saaiheid,* omdat het een ruis-achtig achtergrondgeluid veroorzaakt. In de nachturen ligt het geluidsklimaat rondom *stil*, omdat dat het niveau van het achtergrondgeluid laag ligt. Dan zijn wel de langsrijdende voertuigen extra goed hoorbaar, waardoor er ook dan veel *chaotische* bijdragen zijn en veel kans op slaapverstoring. Dit is een typische omgeving met veel verstoringen. Toch zijn er ook tussen 03:00u en 06:00u duidelijke *positieve* bijdragen te zien, die het geluidsklimaat *kalmer* en *levendiger* maken. Dit is een relatief groene omgeving, waar in de vroege ochtend waarschijnlijk wel veel vogels hoorbaar zijn als het verkeer nog niet volledig is opgekomen. De rest van de dag worden de vogels echter goeddeels overstemt door een hoog niveau achtergrondgeluid.

Ook hier geldt weer dat de plek waar de meter hangt (dicht bij de straat) tot een overschatting leidt van het effect van verkeerspassages. Maar toch is hier sprake van een zeer ongunstige geluidssituatie.

Aanbevelingen

Op de Brinklaan in Bussum zorgt vooral het verkeer voor geluidshinder onder bewoners. Wat hier in het bijzonder opvalt is dat het verkeer ‘s nachts zo hoorbaar is. Juist maatregelen om het verkeer ‘s avonds en ‘s nachts stiller en gelijkmatiger te maken kunnen hier helpen om de belasting van omwonenden aanzienlijk te verminderen en het geluidsklimaat te verbeteren. Hierbij kan worden gedacht aan een sociale of ruimtelijke interventie, waarbij bestuurders en weggebruikers op de Brinklaan ‘s nachts worden gestimuleerd om vaart te minderen en daarmee hun geluidsproductie te verkleinen. Dit kan door deze bestuurders bewust te maken van de veroorzaakte hinder via attentieborden in combinatie met een informatiecampagne. Dit wordt momenteel in Amsterdam en Rotterdam beproefd. Zonder de verstoringen van luid verkeer biedt de omgeving rond de Brinklaan namelijk veel potentie als plezierig geluidsklimaat.

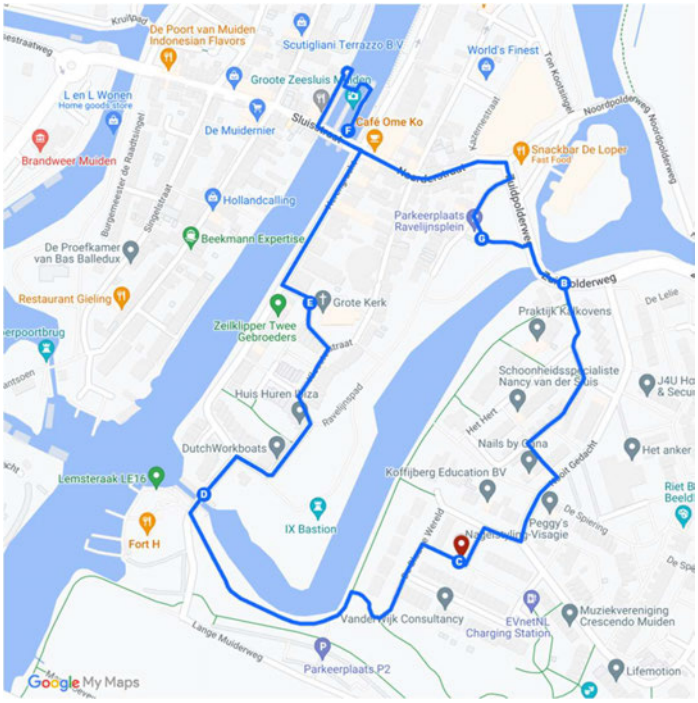


4. De Blauwe Wereld, Muiden



Subjectieve geluidsbeleving: Luisterwandeling Muiden

De luisterwandeling in Muiden was georganiseerd op maandag 19 juni 2023, voorafgaande aan de bewonersbijeenkomst waarin de pilot Geluid Meten zou worden afgerond. Tijdens de luisterwandeling liepen twee bewoners mee, een ambtenaar van Gooise Meren en de organisatoren van SoundAppraisal en WAAG Futurelab.



Vanaf het Ravelijnsplein liepen we langs de luisterroute. Al bij het eerste luisterpunt, op het verhoogde Ravelijnspad, werd opgemerkt dat het er 'heel rustig' was vergeleken met andere momenten. De wind zou namelijk al een maand vanuit het oosten en noorden komen, terwijl de hoorbaarheid van de snelwegen en vliegtuigen veel hoger ligt als het vanuit het westen en zuidwesten waait, zoals gewoonlijk. Onderweg wordt duidelijk hoe het geluid van de nabijgelegen A1 en Mariahoeveweg op verschillende plekken en manieren hoorbaar is in de woonwijk. Ook als het geluid vrij constant blijft, verandert de beleving ervan sterk afhankelijk van de visuele omgeving. De groene gebieden van de Stellingen van Amsterdam verhogen de beleving.

De plaatsing van gebouwen heeft ook een grote invloed op de geluidsomgeving; huizen die het geluid van de snelweg afschermen, creëren plekken waar lokale geluiden juist beter hoorbaar worden, zowel prettig als onprettig. Ondanks het idyllische en rustige 'plaatje' van Muiden, kan het er flink chaotisch worden. Zeker op zonnige dagen en in de weekenden kan het flink chaotisch worden rondom de Groote Zeesluis, met fietsers, auto's, wandelaars en toeristen.

Ook vliegtuigen zijn tijdens de wandeling goed hoorbaar en luid. Volgens een van de bewoners vliegen vliegtuigen geregeld veel te laag over Muiden heen, iets wat eigenlijk niet mag. Er wordt opgemerkt dat het geluid van Muiden eigenlijk niet goed 'past' de visuele omgeving en dat die frictie met de verwachting ook de beleving van het geluid beïnvloedt. Juist omdat het geluid niet bij het plaatje past, valt het extra op.

Meldingen in GLIMI webportaal

Tijdens de pilotperiode van maart tot juni 2023 is er 1 melding binnengekomen over de beleving van geluid rondom de meetlocatie De Blauwe Wereld in Muiden. Deze melding is gemaakt op de avond van 9 april en betrof een luid voertuig dat werd ervaren als vervelend.

Objectieve meetdata

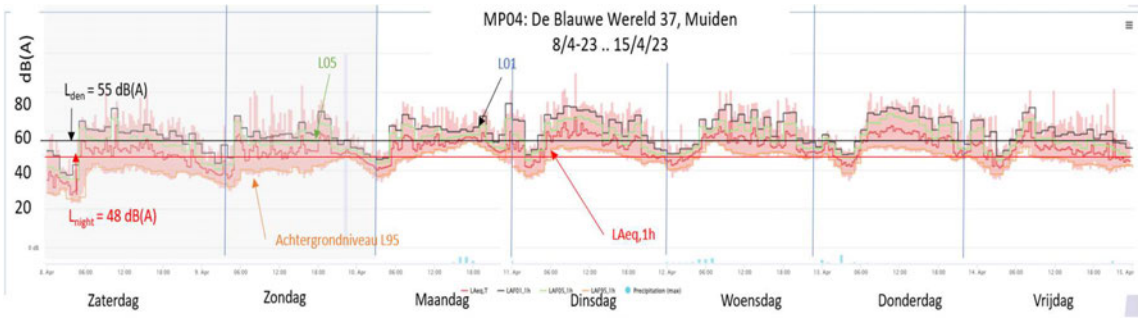
Het meetpunt op De Blauwe Wereld in Muiden ligt op 400 meter afstand van de A1 af en laat acceptabele geluidsniveaus zien.

De gemeten L_{den} van 55 dB(A) en L_{night} van 48 dB(A) is precies in lijn met de berekeningen van 56 dB(A). In de nacht wordt het rustiger en er is weinig dynamiek. Op dag liggen 95% (achtergrondgeluid) van de meetwaarden hoger dan 52 dB(A), 5% hoger dan 56 dB(A) en 1% boven de 60 dB(A). In de nacht liggen deze getallen op respectievelijk 37, 44 en 46 dB(A).

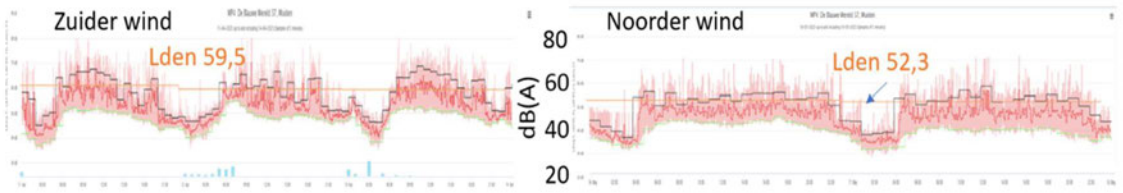
Het verschil tussen het weekend en de werkweek is gering, wel is te zien dat het verkeer iets later op gang komt in het weekend en dat het achtergrondniveau nog iets verder wegzakt. De invloed van wind is hier wel merkbaar.

Onderstaande grafiek geeft de meetwaarde weer van 8 tot 15 april.

I



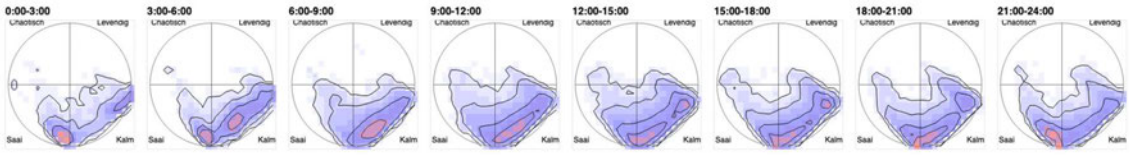
Tijdens zuiderwind was het gemiddelde geluidniveau (L_{den}) tot 8 dB hoger dan bij noordenwind (in de afbeeldingen is een periode met noordenwind en zuidenwind naast elkaar gezet.



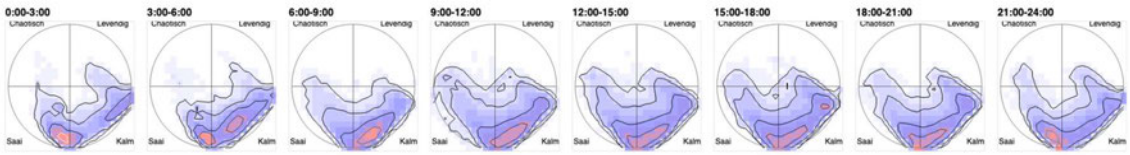
Uit de metingen waren vliegtuigpassages goed zichtbaar en varieerde in luidheid tussen 60 en 75 dB(A).

Geluidsklimaat

Doordeweeks:



Weekenddagen:



Het geluidsklimaat op de De Blauwe Wereld in Muiden is overdag overwegend positief en ligt rondom *kalm* en *levendig.* In de loop van de avond en nacht schuift het karakteristieke geluidsklimaat richting *stil* en zijn er *saaie* bijdragen te zien. Dit komt waarschijnlijk door de achtergrondruis van nabijgelegen snelwegen. Afhankelijk van de windrichting zijn die meer of minder goed hoorbaar op dit meetpunt. Door weinig verstoringen op de voorgrond, zoals lokaal verkeer, zijn er weinig chaotische bijdragen. De chaotische bijdragen die er zijn, zullen waarschijnlijk ook worden veroorzaakt door vliegtuigen. Omdat het een rustige woonwijk betreft aan de rand van een park komen de kalme en levendige bijdragen waarschijnlijk door natuurlijke geluiden (wind, bomen, vogels) en stemmen van mensen. Er zijn weinig grote verschillen te zien tussen doordeweekse dagen en het weekend, maar er lijken meer levendige bijdragen voor te komen doordeweeks, tussen 12:00 en 18:00u.

Dit is een voorbeeld van een een hoge kwaliteit stadsgroen dat in staat is om te compenseren voor allerlei stoorgeluid en daarmee in een vrij moeilijke situatie toch een goed geluidsklimaat te realiseren.

Aanbevelingen

De meetlocatie op De Blauwe Wereld in Muiden schetst een redelijk positief beeld van de geluidsomgeving. Wel werd door bewoners aangegeven dat de windrichting een grote invloed heeft op de hoorbaarheid van nabijgelegen snelwegen. Hierbij werd ook aangekaart dat een aantal delen van de nabijgelegen weg niet zijn afgeschermd, o.a. bij de tunnel op de A1 en de Mariahoeveweg, waardoor juist veel geluid de wijken in vloeit. De aanbeveling is een onderzoek naar het effect van een ruimtelijke interventie: het verlengen of ophogen van de geluidswal ter hoogte van de tunnel op de A1 of bij de afrit naar de Mariahoeveweg.

5. Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg, Naarden



Subjectieve geluidsbeleving: meldingen in GLIMI webportaal

Op deze meetlocatie zijn geen geluidsbelevingen gemeld in het GLIMI webportaal.

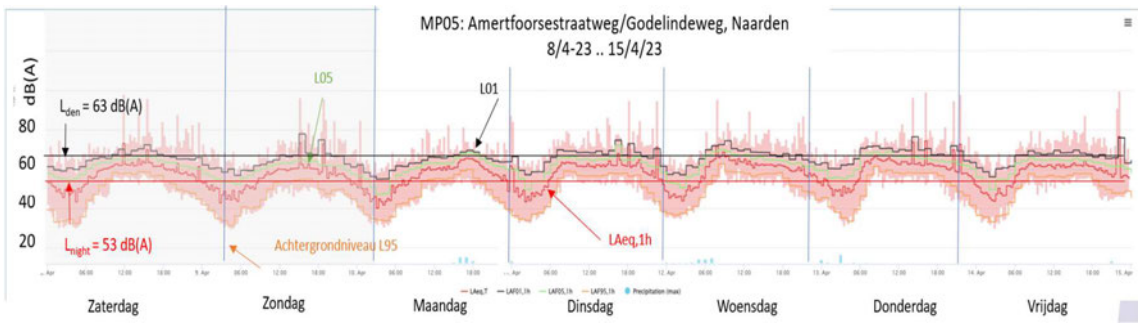
Objectieve meetdata

De meetpositie bevindt zich op 12 meter van de rotonde die de Amersfoortsestraatweg met de Godelindeweg verbindt en ruim 700 meter van de A1. De geluidbelasting komt vooral vanuit wegverkeer op de Amersfoortsestraatweg en Godelindeweg.

De gemeten L_{den} van 63 dB(A) en L_{night} van 53 dB(A) is wijken sterk af van de berekende 53 dB(A). Het is mogelijk dat het aantal voertuigen in realiteit hoger ligt dan in de berekening aangenomen is. In de nacht wordt het rustiger en er is weinig dynamiek. Op dag liggen 95% (achtergrondgeluid) van de meetwaarden hoger dan 56 dB(A), 5% hoger dan 64 dB(A) en 1% boven de 69 dB(A). In de nacht liggen deze getallen op respectievelijk 33, 55 en 57 dB(A).

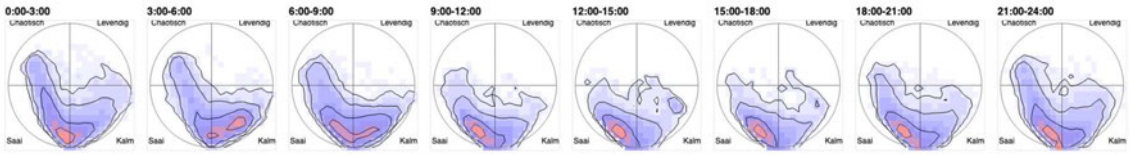
In de nacht wordt het nauwelijks rustig, alleen tussen 03:00 en 04:00 is het aanbod van verkeer klein. Incidenteel komen luide voertuigen voor. De rotonde zorgt er mogelijk voor dat hard rijden beperkt is.

Onderstaande grafiek geeft de meetwaarde weer van 8 tot 15 april.

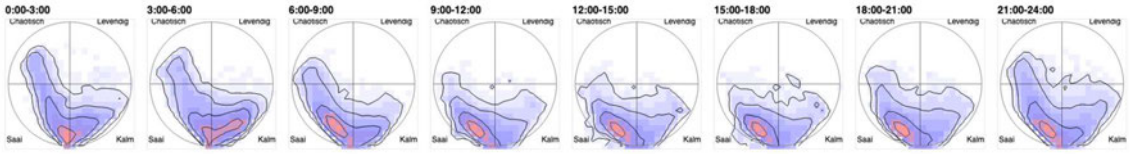


Geluidklimaat

Doordeweeks:



Weekenddagen:



Het meetpunt bij de rotonde die de Amersfoortsestraatweg met de Godelindeweg in Naarden verbindt, laat een overwegend *negatief* geluidsklimaat zien, dat richting *saai* ligt. Alleen in de vroege ochtenden tussen 03:00u en 06:00u zijn *kalme* bijdragen te herkennen, waarschijnlijk door zangvogels die bij afwezigheid van veel verkeer goed hoorbaar zijn. Daarna zijn vooral lokale *chaotische* bijdragen dominant - door de motorische voertuigen die over deze rotonde rijden - in combinatie met een hoog achtergrondniveau van verkeerruis, die de beleving richting *saai* trekt. De levendige bijdragen in dit histogram kunnen worden verklaard door de stemmen van mensen, bijvoorbeeld van voorbij lopende en fietsende scholieren.

Dit is een plek waar verkeer dominant is. Overdag vormt het vele verkeer een deken van (saai) geluid, ‘s Avonds en ‘s nachts zijn individuele passages juist erg hoorbaar. Ook dit is een plek waar een focus op stiller rijden in de nacht en avond zeer effectief kan zijn om het geluidsklimaat te verbeteren.

Aanbevelingen

De geluidskwaliteit op dit meetpunt is niet erg goed, maar daarom niet per se problematisch voor deze situatie. De rotonde Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg heeft namelijk geen verblijfsfunctie, maar een verkeersfunctie en de invloed van het geluid van deze weg op de omliggende woningen is niet gemeten. Deze geluidssituatie is daarom niet representatief voor de geluidskwaliteit in woongebied. Er zijn daarom geen geluids-, ruimtelijke of sociale interventies die op dit moment aanbevolen worden. Als er toch klachten of meldingen van negatieve belevingen binnenkomen over die geluidsomgeving, wordt aangeraden om een meetpunt te plaatsen nabij woningen of verblijfsplekken, om een beter beeld te krijgen van het effect van de wegen op de leefomgevingskwaliteit.

6. Kogge, Blaricum



Subjectieve geluidsbeleving: meldingen in GLIMI webportaal

Op het GLIMI webportaal is 1 melding binnengekomen over geluid in de omgeving rondom Kogge in Blaricum. De melding betreft het geluid van een vuilniswagen in de ochtend tussen 7:30u en 8:30u 's ochtends, maar de beleving van het geluid is niet expliciet toegelicht.

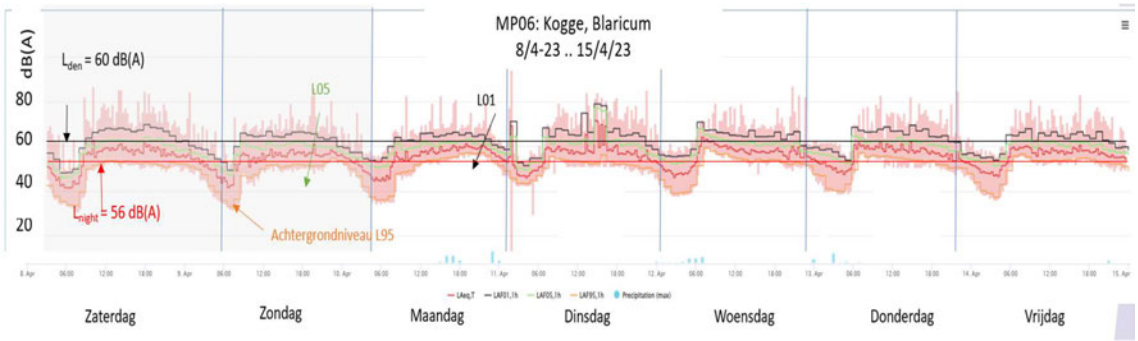
Objectieve meetdata

Het meetpunt bevindt zich dicht bij de woningen en 23 meter van een lokale weg en 170 meter van de A27. De geluidbelasting wordt gedomineerd door de A27 en is altijd op de achtergrond aanwezig.

De gemeten L_{den} van 60 dB(A) en L_{night} van 56 dB(A) wijkt 6 dB af van de berekende 54 dB(A). In de nacht wordt het rustiger en er is weinig dynamiek. Op dag liggen 95% (achtergrondgeluid) van de meetwaarden hoger dan 55 dB(A), 5% hoger dan 62 dB(A) en 1% boven de 66 dB(A). In de nacht liggen deze getallen op respectievelijk 36, 51 en 57 dB(A).

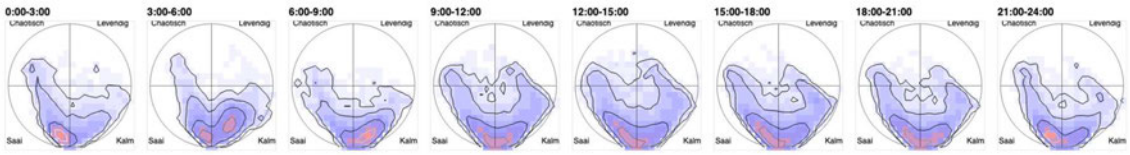
Het verschil tussen het weekend en de werkweek is gering, wel is te zien dat het verkeer iets later op gang komt en dat het achtergrondniveau nog iets verder wegzakt. De wind lijkt beperkt invloed te hebben op de geluidbelasting, bij oostenwind werden +/- 3 tot 3 dB hoger niveaus gemeten dan bij westenwind. In welke mate dit representatief is kan niet worden beoordeeld omdat verkeersgegevens van de A27 onbekend zijn.

Onderstaande grafiek geeft de meetwaarde weer van 8 tot 15 april.

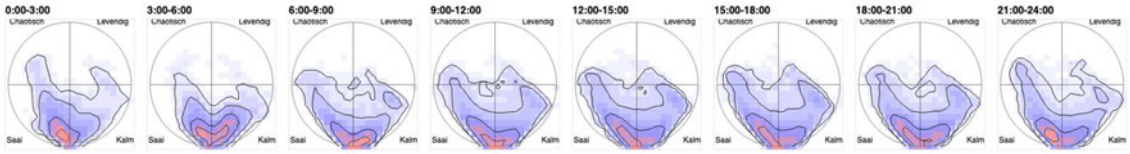


Geluidklimaat

Doordeweeks:



Weekenddagen:



Het karakteristieke geluidsklimaat op het Kogge in Blaricum ligt tussen *saai*, *kalm* en *stil* in. Vooral in de nacht kan het relatief stil zijn, maar er blijft een achtergrondgeluid aanwezig waardoor een saaie ruis hoorbaar blijft. Daardoor ligt de beleving aan de negatieve kant. Deze ruis is afkomstig van de A27 die direct parallel aan de wijk ligt, achter de groene strook. Overdag komt er meer *kalmte* en *levendigheid* bij, waarschijnlijk door geluiden van bomen (wind, vogels) en stemmen van mensen. Ook de geluiden afkomstig van ruiters en de nabijgelegen maneges kunnen *kalmte* en *levendigheid* toevoegen aan de geluidsomgeving. Toch domineert vooral de ruis - door verkeer op de A27 - deze geluidsomgeving. Er vallen minder stiltes tussen geluidsevents door en prettige geluiden in de directe omgeving worden minder hoorbaar op deze locatie. Vooral tussen 9:00u en 21:00u is de geluidsomgeving redelijk gevuld met bijdragen vanuit het achtergrondgeluid, dat overeenkomt met verkeersstromen op de snelweg.

De meter hangt hier relatief dicht op de A27, wat ervoor zorgt dat het maskerende effect ervan sterker is dan in de rest van de wijk. Net zo zorgt het autoluwe karakter van de wijk voor een concentratie van verkeer bij de meter. Het relatief grote aantal rustige menselijke en dierlijke activiteiten, hoewel deels gemaskeerd door de ruis van de A27, zorgt ook hier voor een relatief effectieve compensatie en een vrij behoorlijk geluidsklimaat vanwege de nabijheid van de A27.

Aanbevelingen

De kwaliteit van het geluidsklimaat op deze meetlocatie is niet erg positief, maar ook niet eenduidig negatief. Ondanks de hoorbare ruis van de nabijgelegen A27, zijn er nog voldoende prettige geluiden hoorbaar, mede door de hoeveelheid bomen en de recreatieve functie van de nabijgelegen maneges. Ook is de wijk aangrenzend aan de Kogge autoluw, waardoor er relatief weinig lokaal verkeer voor verstoring zorgt bij het overgrote deel van de woningen. In die zin is de geluidsmonitor geplaatst op waarschijnlijk het slechtste punt (qua geluid), van de hele buurt. De geluidskwaliteit zal enkele meters dieper in de wijk al veel beter zijn. Daarom lijken geluidswerende of ruimtelijke maatregelen op dit moment niet urgent. Ook door het gebrek aan meldingen vanuit de buurtbewoners zijn er geen grote problemen aangekaart die opgelost dienen te worden. Wel kan de geluidsomgeving altijd geoptimaliseerd worden. Daarom wordt aangeraden om de kalme en levendige kwaliteit in de buurt te versterken, door bijvoorbeeld vlak bij de meetlocatie extra speel- en recreatiemogelijkheden te creëren.

5. Conclusies

5.1 Resultaten

Samenvatting

In dit rapport beschrijven we de GLIMI pilot in de Gooi en Vechtstreek en presenteren we de resultaten van het geluidsbelevingsonderzoek. De resultaten hebben betrekking op de periode maart tot juni 2023.

Allereerst blijkt uit dit onderzoek dat geluid meten een meerwaarde heeft ten opzichte van geluid berekenen. Zeker in het geval van Naarden en Blaricum laten de gemeten geluidswaarden een veel hogere belasting zien dan in de berekeningen naar voren komen. In Naarden is dit een verschil van 10 decibel.

Binnen het GLIM-project is de beleving van de geluidsomgeving niet alleen gemodelleerd, maar ook geanalyseerd aan de hand van subjectieve gegevensverzameling, via luisterwandelingen en meldingen van bewoners over hun geluidsbeleving via het GLIMI webportaal (portal.glimi.nl). De meldingen van bewoners over hun geluidsbeleving kwamen binnen via het openbare GLIMI webportaal en werden gekoppeld aan de objectieve meetgegevens in het Munisense-portaal. In de periode maart tot juni 2023 zijn er 75 meldingen gemaakt. 55% van de meldingen betrof het meetpunt in Bussum, 33% Eemnes en 9% Laren. Op de andere meetpunten zijn weinig meldingen binnengekomen. Alhoewel het melden van geluidsbeleving over zowel prettig als onprettig geluid kan gaan, ging het in nagenoeg alle gevallen over het melden van hinder. De meeste meldingen gingen over wegverkeer en vooral pieken van te luide voertuigen. Dit was de belangrijkste bron van hinder in Bussum en Laren. 30% van alle meldingen ging over luide voertuigen, 24% over wegverkeer en 12% over vliegverkeer (totaal 66%). Andere bronnen waren meer lokaal, zoals vogels (ook vaak als positief ervaren) 8%, vuilniswagen 7%, trein 5%, Schreeuwen 4%, glascontainer 3% en helikopter 3%.

Een andere belangrijke stap die we binnen het GLIMI-project hebben gezet, is de overgang van geluidsmeting naar geluidsbeleving. Uit de soundscape analyse blijkt dat de geluidsklimaten op verschillende locaties in Eemnes, Laren, Bussum, Muiden, Naarden en Blaricum variëren. Daarbij komt het meetpunt op De Blauwe Wereld in Muiden als meest positieve soundscape naar voren, onder andere door geringe lokale verstoringen en relatief veel kalmte. De Brinklaan in Bussum scoort als meest negatieve soundscape, door de overstemmende bijdragen van lokaal verkeer die de prettige geluidsomgeving flink verstoren.

1. Patrijzenhof, Eemnes

Het Patrijzenhof in Eemnes is een rustig gebied met weinig lokaal verkeer en weinig geluidsoverlast van de A27. Het achtergrondniveau zakt op sommige dagen onder de 30 dB, met weinig klachten. Hier is het geluidsklimaat over het algemeen stil en kalm, maar 's nachts worden andere geluiden meer gehoord vanwege het lage achtergrondgeluid.

2. Herdershoeve, Laren

Bij de Herdershoeve in Laren bevindt het meetpunt zich dicht bij de A1 en op- en afritten, met stoorgeluiden van vogels door de bosrijke omgeving. Het achtergrondniveau ligt rond de 40 dB(A) in de nacht. Het geluidsklimaat is overwegend saai en stil, zowel overdag als 's nachts, waarschijnlijk door het verkeersgeluid van de A1 en Hilversumseweg.

Tijdens de luisterwandeling werd de lokale geluidsbeleving in Laren besproken. In Laren werden vooral motoren en andere luide voertuigen genoemd als bron van hinder, met name bij mooi weer. De nabijgelegen Hilversumseweg en de A1 die vlak langs het meetpunt loopt was een constante bron van geluid, die op de achtergrond continu hoorbaar bleef, op sommige plekken harder dan andere. Maar de geluidspieken van luide voertuigen die daarboven uitkomen werden als meest storend ervaren. Het

meetpunt in Laren bevindt zich wel in een heel groen gebied, met veel ruimte voor recreatie voor bewoners. Dit geeft het gebied wel veel potentie om een prettige geluidsomgeving te zijn.

3. Brinklaan, Bussum

Op de Brinklaan in Bussum is het achtergrondgeluidsniveau laag, maar wordt continu verstoord door wegverkeer, ook 's nachts. De geluidsdynamiek is hier erg hoog, met gemiddelde passageniveaus rond 70 dB(A) en soms overschrijdingen van 80 dB(A) door assertief rijgedrag. Hieris het geluidsklimaat gedurende de dag voornamelijk negatief, wat wijst op een saaie tot chaotische omgeving, vooral veroorzaakt door lokaal verkeer. 's Nachts is het geluidsklimaat over het algemeen stil, maar langsrijdende voertuigen zijn dan goed hoorbaar en dragen bij aan de chaotische geluidsomgeving.

4. De Blauwe Wereld, Muiden

Op De Blauwe Wereld in Muiden zijn de geluidsniveaus acceptabel, met zichtbare vliegtuigpassages tussen 60 en 75 dB(A). Het gemiddelde geluidsniveau varieert met de windrichting. Dit meetpunt scoort als meest positieve geluidsbeleving binnen deze pilot. Het geluidsklimaat overdag positief, kalm en levendig, maar 's avonds en 's nachts wordt het stil en saai door achtergrondruis van snelwegen.

Tijdens de luisterwandeling in Muiden werden zowel de nabijgelegen snelwegen (A1 en A9) als get vliegverkeer genoemd als belangrijke stoorbronnen. Tijdens de luisterwandeling was het echter relatief ‘rustig’, door de noordoostenwind (i.p.v. doorgaans westenwind), die het geluid van de snelwegen van Muiden af waait. De lokale prettige geluiden van Muiden werden met vlagen ruim overstemd door vliegtuigen.

5. Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg, Naarden

Bij de rotonde Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg in Naarden komt het meeste geluid van wegverkeer. Er is een opvallend verschil van 10 dB tussen de gemeten en berekende waarden. Het blijft 's nachts nauwelijks rustig, behalve tussen 03:00 en 04:00 uur. Hier is het geluidsklimaat voornamelijk negatief en saai, behalve in de vroege ochtenduren waarin kalme bijdragen te horen zijn. Dit hoeft niet direct problematisch te zijn voor omwonenden, omdat het meetpunt de situatie weergeeft vlak langs de weg en niet naast woningen.

6. Kogge, Blaricum

De geluidbelasting op het Kogge in Blaricum wordt gedomineerd door de A27, met een gemiddelde Lden van 60 dB(A) en Lnight van 54 dB(A). Het verkeer op de Goyergracht-Noord veroorzaakt soms piekgeluiden, maar het achtergrondniveau in de nacht daalt gemiddeld naar 38 dB(A). Hier varieert het geluidsklimaat tussen saai, kalm en stil, met overheersende ruis van verkeer op de A27.

Conclusie

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat de kwaliteit van de geluidsomgevingen rondom de meetpunten sterk varieert. De meetpunten zijn op verschillende soorten geluidsomgevingen geplaatst, waarbij sommige langs drukke verkeerspunten, die niet altijd representatief zijn voor de kwaliteit van de woonomgeving in dat gebied. Bijvoorbeeld, het meetpunt langs de rotonde bij de Amersfoortsestraatweg en Godelindeweg geeft een negatieve geluidsbeleving weer, met veel chaotische bijdragen door verkeer. Echter, deze locatie betreft voornamelijk een doorstromingsfunctie en geen verblijfsfunctie, waardoor deze geluidskwaliteit niet problematisch hoeft te zijn voor bewoners en gebruikers. Maar ook op andere meetpunten zijn weg- en vliegverkeer de grootste stoorbronnen. Vooral in Naarden en Bussum kunnen deze stoorbronnen een aanzienlijk effect hebben op de kwaliteit van de leefomgeving. De belasting en

hinder door deze bronnen is in enkele gevallen, zoals in Muiden, sterk afhankelijk van de windrichtingen. Ook zijn de gemeten geluidswaarden in Naarden en Blaricum hoger dan de berekende geluidsbelasting. Daarentegen zijn de omgevingen rondom de meetlocaties in dit gebied relatief groen (veel bomen, struiken, gazon, heide) en zijn er relatief veel mogelijkheden om rust op te zoeken in de nabije omgeving.

De aanbevelingen op dit gebied zijn onderverdeeld in drie categorieën: geluidsinterventies, ruimtelijke interventies en sociale (participatie) interventies, en richten zich niet alleen op geluid, maar vooral op beleving.

5.1.2 Algemene aanbevelingen voor een verbeterd geluidsklimaat in de Gooi en Vechtstreek

Naast het versterken van de onderzoeksinfrastructuur en interne efficiëntie, raden we aan om integraal en inclusief na te denken over eventuele (soundscape) interventies die de Gooi en de Vechtstreek in de nabije toekomst verder kunnen helpen in het bereiken van een prettiger leefomgeving. Zulke interventies splitsen we hier op in drie categorieën: Omgaan met hinderlijk geluid, verbeteren van stadsgroen en ruimtelijke leefomgeving, en sociale interventies. Al deze interventies zijn erop gericht om de *beleving* van de leefomgeving te verbeteren. Concrete plannen worden idealiter in overleg en samenwerking met lokale bewoners, overheid en geluidsproducenten (denk: industrie, weggebruikers, buurtbewoners) vormgegeven.

Dit kan gebeuren in het kader van *goed nabuurschap*. De buurt accepteert een zeker niveau van hinder van de aanwezige stoorbronnen zoals recreatief geluid, maar kan ook aangeven wanneer de belasting te hoog wordt. Op haar beurt neemt de geluidsproducent deze signalen heel serieus en grijpt, ook wanneer er nog lang geen sprake is van normoverschrijding, elke mogelijkheid aan om minder geluid te produceren. De gemeente op haar beurt zorgt ervoor dat het goede nabuurschap op allerlei manieren structureel nageleefd kan worden.

Geluid: Omgaan met hinder door verkeersgeluid

Uit de meldingen van bewoners blijkt dat geluiden door luid verkeer, zoals motoren en auto's met speciale uitlaat, een prominente bron van hinder zijn voor de omgeving. Om enerzijds het geluid aan te pakken en anderzijds de beleving te verbeteren kunnen er een aantal punten worden verbeterd:

- Meldingen van overlast door verkeer, die binnenkomen bij zowel gemeente, omgevingsdienst of het GLIMI webportaal, zouden sneller kunnen worden gekoppeld aan objectieve meetdata, waardoor de hinder structureel in kaart kan worden gebracht. Dit biedt mogelijkheden voor de lokale overheid om interventies op te bedenken.
- Vooral geluiden die zich 's nachts voordoen en/of hinder veroorzaken, zouden voor bewoners en gemeenten transparanter moeten zijn qua oorsprong en functie. Dan weten bewoners waar het geluid vandaan komt, wat het is en waar het voor dient. Dit zou in het beste geval draagvlak voor begrip kunnen kweken. Blijken nachtelijke geluiden onnodig of verminderbaar, kunnen er maatregelen getroffen worden.
- Werken aan geluidsreductie: Er kan met meer precisie worden gekeken naar mogelijkheden van geluidsschermen of andere geluidwerende (verkeers-)interventies, om het geluid van drukke doorgangswegen terug te dringen. Een interventie een snelheidsvermindering zijn, of in de vorm van 'nudging': waarbij de geluidsbelasting van producenten (zoals motoristen) direct aan hen wordt teruggekoppeld door middel van interactieve borden langs de weg en zij hun gedrag daarop kunnen aanpassen.

Ruimte: Stadsgroen en vitale leefomgeving

Hoewel de Gooi en Vechtstreek een relatief groen gebied is met veel bomen, struiken en recreatieve mogelijkheden, kan er op lokale schaal gekeken worden of bepaalde stukken groen geoptimaliseerd kunnen worden. Een gezonde en diverse groene omgeving trekt namelijk veel insecten, vogels en

vleermuizen aan, die weer positief kunnen bijdragen aan de geluidsomgeving en het ecologisch welzijn van een gebied.

- Mogelijke interventies zullen met behulp van stadsecologen kunnen worden verkend, om niet alleen de auditieve of visuele beleving te verbeteren, maar ook te werken aan klimaatadaptatie en biodiversiteit.
- Ook kan er hier creatief worden nagedacht over interventies, bijvoorbeeld in samenwerking met designers of kunstenaars die samen met bewoners (via 'design thinking') interventies vormgeven voor hun eigen woon- en leefomgeving. Daarmee kunnen bewoners ook zelf aan de slag om hun directe omgeving te vergroenen.
- Op een aantal plekken zullen bestaande gebouwen stoorgeluiden vrij effectief blokkeren. In het bijzonder wanneer dit samengaat met een plezierig uitzicht kunnen dit *akoestische oases* worden, waar men even kan ontsnappen aan luid of hinderlijk omgevingsgeluid. Soms zijn plekken met potentie al bekend bij de bewoners.
- Vooral op plekken waar het relatief stil is en stoorgeluiden van ver gemakkelijk hoorbaar zijn, kan gedacht worden aan fonteinen en kabbelende waterstructuren. Idealiter worden de akoestische eigenschappen van het watergeluid aangepast op de eigenschappen van het stoorgeluid.

Sociaal: Niet-akoestische omgevingsfactoren

Niet alleen het auditieve of visuele beïnvloedt de manier waarop de omgeving wordt beleefd. Ook sociale, of andere niet-akoestische aspecten spelen hierin een rol.

- Bijvoorbeeld, bij geluidshinder door verkeer gaat het niet enkel om het geluid van een motor of een auto. In veel gevallen hindert ook het gedrag van de bestuurder in kwestie; die wordt vaak ervaren als 'asociaal'. Dit geeft al aan dat er een verschil is tussen sociaal geaccepteerd rijgedrag en sociaal ongeaccepteerd rijgedrag. Om de hinder te verhelpen, zou het dus effectief kunnen zijn om bestuurders bewust te maken van hun rijgedrag en daarmee hun effect op de geluidsbeleving in de buurt. Een beroep doen op sociaal gedrag zou verbetering kunnen brengen.
- Daarnaast speelt bewustwording rondom geluid ook een rol in het verbeteren van de geluidsomgeving in de buurt. Deelnemers spreken vaak de wens uit om meer buurtbewoners te betrekken bij geluidsonderzoek en hen bewust te maken over hun eigen bijdragen aan een prettige (of onprettige) leefomgeving. Met betere kennis over geluidsbeleving en hinder kunnen bewoners beter rekening houden met elkaar, bijvoorbeeld in het geval van feestjes, festivals, uitgaansleven, rijgedrag en recreatie.
- Om te achterhalen welke factoren zwaar meewegen in de beleving, speelt effectieve burgerparticipatie een centrale rol. In gesprek met bewoners kan er worden achterhaald wat de kernbehoeftes en benodigdheden zijn voor een fijne, sociale leefomgeving. Zo kunnen lokale evenementen en projecten, wellicht zelfs in combinatie met geluids- en soundscape interventies, een mooi startpunt zijn voor een bloeiende gemeenschap.

5.2 Feedback op de pilot

Dit geluidsmeting en -belevingsonderzoek was een van de pilotonderzoeken binnen het GLIMI-project: vooronderzoeken die een beeld schetsen van de huidige mogelijkheden van de meetsystemen, de signaalanalyse en het verzamelen van subjectieve (belevings)data. Een van de hoofddoelen was dan ook of de huidige vorm en functie van de GLIMI methoden in deze pilot aansluiten bij de behoeften van bewoners en overheid. Tijdens de gehele pilot en vooral tijdens de afsluitende sessie van deze pilot, gehouden op maandag 19 juni 2023 in Muiden, werd er gereflecteerd op het onderzoeksproces, organisatie, communicatie en de resultaten. Hier wordt de feedback besproken.

De pilot in het algemeen: wat ging er goed en wat kon er beter?

Deelnemers aan deze pilot waren over het algemeen blij met de geluidsmetingen en het inzicht dat hen werd geboden in de geluidsdata. Hier een aantal opmerkingen over de pilot:

- Een aantal deelnemers vonden de pilot te kort duren. Nu is het natuurlijk begrijpelijk dat een pilot voor een beperkte tijdsperiode wordt uitgerold, maar de behoefte om over een langere periode te meten - het liefst minimaal een jaar - werd expliciet genoemd.
- Het aantal meters was volgens bewoners veel te beperkt. Wederom was dit begrijpelijke afweging voor een pilot onderzoek, maar voor een vervolg is de wens om meer meters in de gebieden te plaatsen, zodat er bijvoorbeeld in een wijk, dorp of stad meerdere meetpunten zijn.
- Hoewel deelnemers blij waren met het onderzoek, waren sommigen teleurgesteld in het aantal deelnemers aan bijeenkomsten en luisterwandelingen. Ook zouden te weinig mensen hun geluidsbeleving delen. Deelnemers zouden graag zien dat meer bewoners worden gestimuleerd om actief deel te nemen aan het onderzoek.

Het online GLIMI webportaal

Deelnemers aan de pilot werden gevraagd om hun geluidsbeleving te melden via het GLIMI webportaal. De huidige versie van dit portaal is ook een pilot en nog niet optimaal functioneel. Over het gebruik van het portaal werden de volgende punten aangestipt door deelnemers:

- “Een prachtige tool met duidelijke inzichten in de leefomgevingskwaliteit”.
- “Op zich prima; gemakkelijk te hanteren en in te vullen”.
- “Het melden van een geluidsbeleving duurt te lang”. Er moeten te veel stappen doorlopen worden om een melding te maken. Liever een snellere, ‘speelse’ manier om beleving door te geven, bijvoorbeeld door middel van ‘sliders’ of nummers
- “Het doorgeven van meldingen geluid is lastig”. De webportaal werkte volgens enkele deelnemers onprettig op een smartphone, omdat de tekens en het overzicht van de meetpunten te klein zijn op het scherm. Het portaal werkt beter op de laptop of desktop.
- Het interpreteren van de data in het portaal werd lastig gevonden. Met name de *Harmonica Index* zorgde voor verwarring onder een aantal deelnemers, omdat ze de visualisatie niet goed konden rijmen met hun eigen beleving en meldingen.
- “De gemaakte meldingen zijn niet terug te vinden in het portaal”. Een aantal deelnemers gaf aan een terugkoppeling te willen over de meldingen die ze hebben gemaakt, zodat ze die kunnen terugvinden. Ook zou de koppeling van die melding aan de objectieve en soundscape data duidelijker mogen zijn.

De communicatie

De communicatie en het community management werden hoofdzakelijk verzorgd door WAAG Futurelab, in samenwerking met SoundAppraisal. Medewerkers van WAAG Futurelab hadden regelmatig online en offline contact met leden van de meetgroepen. Ook werden de deelnemers van de pilot op de hoogte gehouden van het onderzoek via de website. Het werven van deelnemers voor de luisterwandelingen en de bijeenkomsten werd in samenwerking met de gemeente Gooise Meren en de BEL-combinatie opgepakt.

- Meerdere bewoners waren positief over de communicatie en noemden het “prima”, “goed”, “tijdig en prettig”.
- “Meer instrumenten nodig om de bekendheid te versterken”. Een aantal bewoners vonden de deelname aan bijeenkomsten en luisterwandelingen tegenvallen en wensten effectievere manieren om bewoners te bereiken. Hier speelt communicatie uiteraard een grote rol: veel bewoners ervaren geluidshinder of zijn dagelijks met geluid bezig, maar worden of voelen zich nog

onvoldoende betrokken. Meer mensen op de hoogte brengen van het onderzoek en de mogelijkheden om te participeren is hierin belangrijk.

Wat is er geleerd?

- "Dat er heel veel factoren zijn die invloed hebben op de geluidsbeleving en omgevingskwaliteit".
- "Veel geleerd over geluidsbeleving"
- "Nadenken over eigen inbreng en daarvoor bewoners te mobiliseren".
- "Zinvol om met het geluidsproject inzicht te krijgen, bewustwording te creëren in geluidbeeld van Eemnes. Maar ook ideeën te genereren tot verbetering"

Feedback vanuit WAAG Futurelab

WAAG Futurelab was een belangrijke partner binnen dit pilot onderzoek. Als experts op het gebied van citizen science en hun ervaring met het opzetten van meetgroepen binnen het Hollandse Luchten project van provincie Noord Holland, hebben zij een sterke bijdrage geleverd aan de organisatie en communicatie binnen het onderzoeksproces. Samen met medewerkers Imme Ruarus en Jikke van den Ende is gereflecteerd op het onderzoeksproces. Daaruit zijn een aantal plus- en leerpunten naar voren gekomen.

Pluspunten: meerwaarde van het pilot onderzoek

- De gebruikte methodes leenden zich goed om het gesprek met bewoners aan te gaan. De combinatie van objectieve metingen en subjectieve beleving bood veel ruimte en inspiratie voor interactie en wederzijds begrip tussen bewoners onderling en tussen bewoners, onderzoekers en de lokale overheid.
- De startbijeenkomst in december 2022 was erg geslaagd, doordat er samen met een grote groep bewoners een meetplan kon worden opgesteld. Zo konden zij zelf kiezen op welke plekken er gemeten zou worden, op basis van hun inzichten in de eigen leefomgeving.. Dit is een belangrijk voordeel van de GLIMI aanpak, omdat het voor burgerparticipatie belangrijk is dat onderzoek zich aansluit bij de wensen en vragen van deelnemers. Daarbij ook dank aan de deelnemende gemeenten, die toestemming hebben geven voor het plaatsen van de geluidsmonitors.
- De afsluitende bijeenkomst in juni 2023 werkte verduidelijkend en bood inzicht in de analyse. Bij de deelnemers was er duidelijk interesse gewekt voor de eerste resultaten en de eindrapportage. Ook de mogelijke vervolgstappen werden uitgebreid besproken, met organisatoren en ambtenaren van de deelnemende gemeenten als klankbord. De workshop tijdens de bijeenkomst bevorderde verdere communicatie en interactie tussen de bewoners en bood inzicht in handelingsperspectieven.

Leerpunten:

- Organisatie luisterwandelingen kan beter aan de start van het onderzoeksproces. De luisterwandelingen waren nu aan het einde van het project georganiseerd, maar deze hadden wellicht beter bij de start van de pilot plaatsgevonden, met een eventuele herhalende luisterwandeling op een later moment. Tijdens de luisterwandeling werd er voor deelnemers namelijk veel meer duidelijk over het *soundscape* principe, de werking van de analyse en het belang van hun eigen bijdragen in het webportaal. Het werd voor deelnemers nog meer duidelijk over de aanpak van GLIMI: beleving combineren met objectieve meetwaarden en waarom huidige geluidsnormen (enkel uitgedrukt in gemiddelde dB's) onvoldoende nut hebben. Deze motivaties kunnen in het vervolg bijdragen aan een hogere participatiegraad gedurende het hele project.

- Het GLIMI webportaal vormt nog een te hoge drempel voor participatie. Vanuit enkele bewoners werd gemeld dat het webportaal laagdrempeliger zou moeten zijn, waarbij zij gemakkelijk en sneller hun geluidsbeleving kunnen melden. Ook zou de classificatie van geluid (de positieve of negatieve beleving) een meer expliciete rol moeten krijgen hierin. Een functie waarin deelnemers ook een tijd kunnen toevoegen aan hun geluidsbeleving wordt ook aangeraden.
- Het Citizen Science aspect binnen het GLIMI project kan in het vervolg worden versterkt. Door dichter bij de al gebruikte Hollandse Luchten aanpak te blijven en eerst een collectieve meetvraag op te stellen en daarna het meetplan, kan er gerichter onderzoek gedaan worden en levert dat eenduidiger inzicht. Eigen meetstations voor bewoners zou een ideale situatie opleveren, dit is in verband met kosten en onderhoud nog niet haalbaar.
- In het vervolg zou de onderzoeksperiode moeten worden verlegd. Voor het opzetten van een solide, betrokken en langdurig gemotiveerde meetgroep is er vaak meer tijd nodig waarin met meer regelmaat bijeenkomsten kunnen worden georganiseerd. Ook kan de meetperiode worden verlengd om daarmee ook seizoenseffecten (zoals weer-gerelateerde variatie) in de data in beeld te krijgen.
- Ten slotte kunnen ook alle partners binnen het project een duidelijker en prominentere rol krijgen. Alhoewel er verschillende partijen (zoals provincie Noord-Holland en RIVM) waren aangesloten bij de initiatie, vormgeving en praktische uitwerking van het project, bleven hun rollen vaak nog ongedefinieerd. Een duidelijke en passende rol voor elke partij kan de samenwerking verduidelijken en verstevigen.

Feedback vanuit Gemeente Gooise Meren

Samen met de BEL-combinatie, was gemeente Gooise Meren was een van de lokale overheidspartners binnen dit onderzoek. Tijdens het onderzoeksproces en de bewonersbijeenkomsten, was Femke Jongenelen aanwezig als ambtenaar en vertegenwoordiger van de gemeente. Met haar is teruggeblikt op het onderzoek, de behaalde successen, leerpunten en de mogelijkheden voor de toekomst.

Succes van Pilot Geluid meten:

- Genuanceerde benadering van het onderwerp: het verzamelen en analyseren van de data gebeurde op een inzichtelijke en transparante manier, waardoor bewoners met elke stap in het onderzoek betrokken werd. Daarnaast werd niet alleen gericht op geluidshinder, maar ook de positieve kanten van geluid en de leefomgeving onderzocht. Dit hielp bij het bespreken van een breder scala aan mogelijkheden (en drempels) van eventuele interventies.
- Betrekken van bewoners: via het GLIMI webportaal, de luisterwandelingen en de bijeenkomsten werden geïnteresseerde bewoners steeds betrokken bij de plannen, voortgang en resultaten. Hoewel het wenselijk is dat in de toekomst meer bewoners zich aansluiten bij een dergelijk onderzoek, is deze pilot een stap in de goede richting en zijn de gebruikte methoden veelbelovend.
- Combineren van gemeente, bewoners en een ‘onafhankelijke partij’ van experts: het was een pluspunt dat er verschillende partijen, met verschillende kundes en mogelijkheden, betrokken zijn in het onderzoek. De overheid, bewoners en een expertise partij hebben alleen een belangrijk steentje bij te dragen en zorgen voor een balans in zowel het onderzoek als in de gevoerde gesprekken.

Leerpunten en mogelijkheden voor de toekomst:

- Verder werken aan opbouwen van constructieve gesprekken tussen bewoners, onderzoekers en lokale overheid: omdat de urgentie van een soundscape onderzoek vaak is gestoeld op geluidshinder, zijn gesprekken vaak gebaseerd op negatieve emoties en spanningen. Dit is natuurlijk begrijpelijk, maar kan een constructief gesprek in de weg staan. Door

geluidsproblematiek positief te benadern (en het dus niet te zien als problematiek, maar als mogelijheid), kunnen ook de projecten een positievere impact maken.

- Alhoewel de deelnemende bewoners zich zeer betrokken opstelden, was de opkomst bij luisterwandelingen en bijeenkomst vaak lager dan verwacht. Voor de toekomst kan er dus nog beter onderzocht worden hoe bewoners op een duurzame manier betrokken kunnen worden. Wellicht dat de schaal van een project hier meespeelt: deze pilot was uitgespreid over een relatief grote regio, waardoor het lastiger is om een kerngroep van bewoners te vormen die zich betrokken voelt bij elke meetlocatie. Op een kleinere schaal, zoals binnen één gemeente of wijk, is dit wellicht gemakkelijker.
- De methoden van GLIMI (die zijn gehanteerd binnen de pilot geluid meten) zouden zich goed lenen voor een casus van gebiedsontwikkeling of stedelijke inrichting: samen met bewoners aan de slag gaan om te 'sturen op beleving' en te onderzoeken wat de problemen en wensen zijn in een bepaald gebied. Het benadrukken van het onderzoekende karakter van een dergelijke casus helpt ook bij het scheppen van de juiste verwachtingen bij zowel de bewoners als de gemeente, omdat zij een gedeelde verantwoordelijkheid hebben in het doen slagen van het onderzoek en het ontdekken van mogelijkheden.
- Hoewel de stap in de goede richting is gezet, vergen de GLIMI methoden nog aandacht voor ontwikkeling: onder andere de GLIMI webportaal kan worden geoptimaliseerd, zodat de drempel tot deelname voor bewoners nog lager wordt. Het gebruik van het portaal kan bijvoorbeeld worden versimpeld, waardoor gebruikers nog gemakkelijker kunnen aangeven welk omgevingsgeluid zij waarnemen en hoe zij dit beleven (positief of negatief - en waarom).

Vervolgstappen voor onderzoek, communicatie en participatie

De pilot Geluid Meten in de Gooi en Vechtstreek was een van de pilot onderzoeken binnen het GLIMI-project; vooronderzoeken die een beeld schetsen van de huidige mogelijkheden van de meetsystemen, de signaalanalyse en het verzamelen van subjectieve (belevings)data. Om de GLIMI-methoden en de opbrengsten van een geluids- en belevingsonderzoek te optimaliseren, worden hier een aantal ontwikkelingspunten aangedragen.

1. Structureel meten en technische ontwikkeling

Om de GLIMI onderzoeksresultaten te optimaliseren en deze beter te laten aansluiten bij de vragen en wensen van bewoners, wordt voor toekomstige projecten aanbevolen om het meetnetwerk uit te breiden en langduriger in te zetten. Bijvoorbeeld, meerdere meetpunten in eenzelfde wijk geeft weer hoe de geluidskwaliteit intern kan verschillen. Daarmee worden bijdragen van specifieke bronnen (zoals snelwegverkeer, een sportclub, industrie of een evenementenlocatie) beter inzichtelijk op lokaal niveau en kan er specifieker aanbevelingen worden gedaan. Bij langdurige meetperiodes kunnen ook seizoenseffecten worden meegenomen in de analyse. Zo kan de beleving van een geluidsomgeving sterk veranderen bij warm weer in de zomer (met veel bladeren aan de bomen, zangvogels, slapen met de ramen open, meer festivals of evenementen in de buitenlucht) en koud weer in de winter (vaker regen, slapen met ramen dicht, minder vogels, minder bladeren aan bomen, etc.).

2. Stimuleren van zelfregulatie en goed nabuurschap

Een belangrijk doel van GLIMI is het verbeteren van de feedback en communicatie tussen bewoners, overheid en geluidsproducenten. Hoewel de GLIMI webportaal en het Munisense-portaal al een stap in de goede richting zijn, is er nog veel ruimte voor verbetering en integratie van beide applicaties. Zo spraken meerdere bewoners de wens uit voor meer realtime inzicht in de kwaliteit van de geluidsomgeving, waarin ook geluidspieken te traceren zijn, en een geoptimaliseerd portaal om hun beleving in te registreren.

Naast het optimaliseren van de gebruiksfunctie van het GLIMI-webportaal intern, is het ook belangrijk om actief te communiceren met en naar geluidsproducenten de omgeving, zoals bestuurders van luide voertuigen. Er kan worden gedacht aan 'nudgingmethoden', om bestuurders attent te maken op hun effect op de geluidsomgeving. Zo worden zij bewust van de eventuele hinder die zij veroorzaken en krijgen ze de kans hun gedrag daarop aan te passen. Binnen Nederland lopen er al meerdere pilots die deze strategie testen.

Daarnaast is er ook behoefte om de communicatie tussen buurtbewoners onderling te bestendigen op het gebied van geluidskwaliteit. Ook daar speelt bewustwording een rol; deelnemers aan deze pilot gaven aan dat veel bewoners hinder ondervinden door geluid, maar zich beperkt bewust zijn van hun eigen bijdragen daarin, of zich er onvoldoende over kunnen uitspreken. Daarin is het principe van goed nabuurschap leidend; door middel van bewustwording biedt je bewoners de kans om actiever rekening met elkaar te houden en elkaar zowel te beschermen tegen overlast als wat geluidsruimte te gunnen.

3. Versterken van burgerparticipatie

Voor het meten en verbeteren van de kwaliteit en beleving van geluidsomgevingen is de actieve deelname van bewoners essentieel, aangezien zij de experts zijn van hun eigen woon- en leefomgeving en de omgeving geoptimaliseerd dient te worden op basis van de behoeften en wensen van de bewoners. Het betrekken van de bewoners blijkt in de praktijk doorgaans niet gemakkelijk.

Ook in dit project bleken traditionele media zoals flyers, lokale kranten, online platforms en gemeentewebsites niet effectief genoeg om veel bewoners te bereiken en te enthousiasmeren om deel te nemen. Daarom is het noodzakelijk om in het vervolg alternatieve en actievere methoden te gebruiken om bewoners te betrekken.

Een van de mogelijkheden is om bij het begin van het project op een aantrekkelijke en informele manier op een aantal plekken in de buurt aandacht te geven aan geluidsbeleving en het project. Waar nu de luisterwandelingen aan het eind van de projectperiode hebben plaatsgevonden, kan dit in het vervolg juist dienen als aftrap van het project. De interactie tussen bewoners en de organisatie van het onderzoek bestendigt hopelijk het onderlinge contact en de informatie over geluidsbeleving gaat meer 'leven' onder deelnemers, omdat het principe van soundscape direct wordt ervaren tijdens de wandeling.

Maar ook andere activiteiten kunnen op lokale schaal worden georganiseerd, bijvoorbeeld als er meerdere meetpunten zijn geplaatst in een wijk en zo veel mogelijk buurtbewoners daarvan op de hoogte moeten worden gebracht. Op een laagdrempelig evenement, activiteit of ontmoetingspunt in de wijk kunnen de bewoners via direct contact worden geïnformeerd over het project en deelname. Met een stand op een lokale markt of winkelcentrum, met een koffiekraam naast een speeltuin of schoolplein of via spelletjes of een muzikale aandachtstrekker, kunnen bewoners worden uitgenodigd om in gesprek te gaan over geluid. Deze directe vorm van communicatie levert niet alleen waardevolle informatie op, maar kan ook interesse en bereidheid tot participatie stimuleren.

Het is belangrijk dat de meetpunten en de analyses aansluiten bij de wensen en vragen van bewoners. Alle geïnteresseerde deelnemers een eigen meetstation geven is vaak niet haalbaar (i.v.m. kosten en onderhoud van meetapparatuur), maar wel kan er op zo veel mogelijk plekken worden gemeten. Daarbij is het belangrijk dat de meetpunten worden gekozen door bewoners. Ook de informatie die daarop vrijkomt kan beter aansluiten bij de lokale interesses. Als de vragen vanuit bewoners aansluiten bij de geleverde analyses, versterkt dit hun positie en motivatie om actief deel te nemen in het onderzoeksproces en de eventuele vervolgstappen in beleid en interventies.

Bijlagen

A. Geluidsbegrippen

Hieronder worden een aantal geluid begrippen die gebruikt worden in het rapport nader uitgelegd. Het is niet bedoeld om uitputtend te zijn. Al deze begrippen zijn internationaal gestandaardiseerd en in ISO normen vastgelegd. Op basis van de hiervan zijn vaak ook streef- en grenswaarden opgesteld.

L_{den} staat voor Level day, evening, night, ofwel het tijdgewogen jaargemiddelde geluidniveau in de dag, de avond en de nachtperiode. 's Avonds geldt er een correctie van +5 dB en 's nachts van +10 dB. Er is gekozen voor deze weging om recht te doen aan de omstandigheden. 's Avonds en 's nachts zijn mensen vaker in rust, is het omgevingsgeluid minder, maar zijn geluiden meer storend. Daarom wegen de avond en de nachtperiode zwaarder mee dan de dagperiode. Er wordt rekening gehouden met de gemiddelde meteorologische omstandigheden. De waarde wordt veelal berekend door geluidmodellen, waarin vooral verkeer, industrie en windturbines zijn meegenomen. Ander geluid bv horeca of recreatief geluid zit er niet in. De waarde wordt wel internationaal gebruikt en komt ook terug in advieswaarden van de WHO.De advieswaarden van de WHO zijn verschillend voor het type bron. Voor wegverkeer is dit 53 dB(A), voor treinverkeer 54 dB(A) en voor vliegverkeer 45 dB(A). De L_{den} kan ook worden gemeten. Dit levert een meetwaarde per etmaal op (van 07:00 tot 07:00). Deze waarde zal meer fluctueren met de omstandigheden (bv Wind) en het geluid aanbod. Als het over langere tijd wordt beschouwd, zouden de berekende waarde en de gemeten waarden elkaar niet ver mogen ontlopen. Wel zal de gemeten waarde altijd hoger zijn dan de berekende waarde, met name omdat in de gemeten waarde meer geluidbronnen worden meegenomen.

L_{night} staat voor Level night, ofwel het tijdgewogen jaargemiddelde geluidniveau in de nachtperiode, zonder correcties. Er is een correlatie tussen het L_{night} geluidsniveau en het aantal slaapverstoringen. Hierbij wordt vaak geen rekening gehouden met piekgeluiden, die veelal erg hinderlijk zijn (zoals bijvoorbeeld luide voertuigen). Voor de Lnight zijn er door de WHO ook aanbevelingen opgesteld, die afhankelijk zijn van het type bron. De WHO hanteert voor wegverkeer een streefwaarde van 45 dB(A), voor treinverkeer 44 dB(A) en voor vliegverkeer 40 dB(A). De L_{night} kan ook worden gemeten. Dit levert een meetwaarde per etmaal op (van 23:00 tot 07:00). Deze waarde zal meer fluctueren met de omstandigheden (bv Wind) en het geluid aanbod. Indien het over langere tijd wordt beschouwd, zouden de berekende waarde en de gemeten waarden elkaar niet ver mogen ontlopen. Wel zal de gemeten waarde altijd hoger zijn dan de berekende waarde, met name omdat in de gemeten waarde meer geluidbronnen worden meegenomen.

Dosis-effect relaties L_{den} en L_{night} Er is een correlatie (dosis-effectrelatie) tussen het L_{den} en het L_{night} geluidsniveau en het percentage ernstig gehinderden en ernstige slaapverstoring. Dit is een op statistiek en onderzoeken gebaseerde curve die het verband tussen L*(den) toegeschreven aan een bron* en het percentage *'ernstig gehinderden'* aangeeft. Indicatief kan worden gezegd dat bij een $L_{(den)}$ van 56 tot 60 dB(A) er 10% en bij 61 tot 65 dB(A) er 15% ernstig gehinderden zijn. Meer hierover op de website van RIVM. Op de website van het RIVM worden deze relaties uitgebreid behandeld. Wat het beleid in Nederland is m.b.t. de WHO richtlijnen is verwoord in het rapport "Motie Schonis en de WHO-Richtlijnen voor Omgevingsgeluid (2018).
De dosis-effectrelatie is een statistisch gemiddelde en bedoeld als beleidsinstrument om de aanpak van geluidhinder te prioritiseren. De werkelijk beleefde hinder kan hier sterk van afwijken van de berekende

hinder. Door te meten en de hinder beter te duiden, zoals in dit project beoogd wordt, wordt een beter inzicht in de hinder of geluidsklimaat verkregen.

L_{95} staat voor het het niveau van het omgevingsgeluid dat in 95% van de tijd wordt overschreden en geeft een beeld van de geluidbelasting als dominante bronnen niet aanwezig zijn (bijvoorbeeld passage van een voertuig). Vaak wordt het ook referentieniveau genoemd. Algemeen geldt: hoe lager deze waarde, hoe beter het geluidsklimaat is, dit geldt zeker voor de nachtperiode.

L_{05} staat voor het het niveau van het omgevingsgeluid dat in 5% van de tijd wordt overschreden en geeft een beeld van de geluidbelasting als dominante bronnen wel aanwezig zijn. Als het verschil tussen de L_{05} en L_{95} groot is, is er sprake van een hoge dynamiek in de geluidbelasting, wat vaak duidt op hinder, zeker als dit in de nacht veelvuldig voorkomt.

L_{01} staat voor het het niveau van het omgevingsgeluid dat in 1% van de tijd wordt overschreden en geeft een beeld van de geluidbelasting als dominante bronnen wel aanwezig zijn. Als het verschil tussen de L_{05} en L_{95} groot is, is er sprake van een hoge dynamiek in de geluidbelasting, wat vaak duidt op hinder, zeker als dit in de nacht veelvuldig voorkomt.

SEL staat voor "Sound Exposure Level". Het meet de geluidsenergie in van een geluidspiek (vaak een passage van een voertuig of vliegtuig) zolang het niveau boven de 10 dB onder het maximale niveau zit en rekent dit terug toe een vergelijkbare piek van precies 1 seconde. Hierdoor worden passages met verschillen in tijdsduur onderling toch vergelijkbaar. De SEL is dus altijd hoger dan het piekniveau als er sprake is van een tijdsduur groter dan 1 seconde.

Harmonica Index. De harmonica index is een Europees initiatief om de kwaliteit van de geluidsomgeving op een begrijpelijke wijze te visualiseren. De Harmonica index geeft een indicatie van de kwaliteit van de geluidsomgeving per uur. Bij de harmonica index geeft de kolom van het histogram het niveau van het achtergrondgeluid aan ($L_{95,}$ zie hierboven voor uitleg) en geeft de hoogte van de piek het verschil tussen het achtergrondniveau en het gemiddelde geluid per uur aan(LAeq,1h). Dit is een goede indicatie voor de dynamiek van het geluid. Algemeen geldt: hoe hoger de dynamiek hoe hoe meer hinder, dit geldt zeker voor de nachtperiode. De Harmonica Index vertaalt de decibelwaarden naar een schaal van 0 tot 10. In de harmonica index verdeelt het etmaal in een dag- en nachtperiode. De dag loopt van 06:00 tot 22:00 en de nacht van 22:00 tot 06:00. De kleuren geven aan in welke mate aan de WHO richtlijnen worden voldaan. Groen is beter dan de WHO richtlijnen, Oranje is een overschrijding van de WHO richtlijnen en Rood een forse overschrijding. Let op: In Nederland voldoen de meeste locaties nog niet aan de gewenste WHO streefwaarden.

$L_{Aeq,\ T.}$ Deze waarde is de A-Gewogen gemiddelde geluidbelasting in de periode T uitgedrukt in dB(A). Het wordt vaak gebruikt om de geluidbelasting over een gedefinieerde periode te kennen. De monitoringstations meten het $LA_{eq,1s}$. Dit is het gemiddelde geluid in 1 seconde. Deze fluctueert vaak heftig door allerlei geluidsgebeurtenissen. Om toch een goed beeld te krijgen wordt vaak gekeken naar het gemiddelde geluid over een langere periode.

L_{ASmax}. Deze waarde is de A-Gewogen maximale geluidbelasting met een tijdweging SLOW. Standaard wordt geluid met een tijdweging FAST gemeten (snelle tijdweging). SLOW wordt vooral gebruikt voor het bepalen van het maximale geluidniveau bij vliegtuigpassages. Met de SLOW tijdweging wordt beter rekening gehouden met de fluctuaties in het vliegtuiggeluid door bijvoorbeeld atmosferische omstandigheden.

L_{AFmax}. Deze waarde is de A-Gewogen maximale geluidbelasting met een tijdweging FAST. Deze waarde is belangrijk omdat hij vaak in milieuvergunningen voor industrie wordt opgenomen, zeker voor de avond en nacht. Deze is door middel van meten goed toetsbaar.

Spectrale informatie - Naast de geluidswaarden meten monitoringstations ook de spectrale informatie elke seconde. Hierbij wordt het geluid uitgesplitst 34 frequentie gebiedjes tussen 10 Hz en 20 KHz (⅓ octaafbanden). Met deze informatie kan een goed beeld worden van de samenstelling van het geluid door het in een spectrogram te tonen.

Geluidsgebeurtenissen - Geluidsgebeurtenissen zijn kortstondige geluiden die een geheel vormen, bijvoorbeeld het passeren van een voertuig, het toeteren van een auto, het schreeuwen op straat etc. De monitoringstations kunnen deze gebeurtenissen herkennen en rapporteren, met de bijbehorende akoestische kenmerken, zoals piekniveaus (LAeq,1s en SEL waarde), duur in seconden, spectrale inhoud (opgedeeld in 34 frequentiebanden) en type (Type alleen als er geluidherkenning wordt ondersteund). Op basis hiervan kunnen deze gebeurtenissen statistisch inzichtelijk worden gemaakt, zoals het aantal geluidspieken van een bepaald niveau in een bepaalde tijdsduur.

B. Soundscape en verschillen in beleving

Geluid wordt niet alleen gehoord, maar vooral ook beleefd. Mensen geven namelijk betekenis aan geluid en beoordelen het als prettig of onprettig in relatie tot hun behoeftes, emoties en omgeving. Een geluid is bijvoorbeeld storend als het je uit je slaap of concentratie haalt, er al veel stress in de omgeving is, of omdat het ongewenst is voor de plaats of tijdstip. Er spelen dus zowel akoestische als niet-akoestische factoren een rol in de manier waarop geluid wordt ervaren. Het geluid zelf vormt slechts een deel van de totale beleving.

Geluidsbelevingsonderzoek: de 'druppel' versus de 'emmer'

Huidige onderzoeken over geluid spitsen zich vaak toe op bron- en hinderreductie en dan met name op die éne bron die het meest overlast veroorzaakt en waarover de meeste hindermeldingen binnenkomen. Deze hinderbron is voor veel mensen namelijk de spreekwoordelijke *druppel die de emmer doet overlopen*. Door die ene geluidsbron wordt de geluidsomgeving zo onprettig dat bewoners klachten gaan melden. Maar wat in die onderzoeken vaak vergeten wordt, is dat de geluidsomgeving wordt gevormd door veel meer dan die ene stoorbron. Binnen GLIMI kijken we daarom naar meer factoren, zowel akoestisch als niet-akoestisch, die een rol kunnen spelen in de kwaliteit van geluidsbeleving.

Als we hinderbeleving willen verminderen in een belast gebied en de beleving van die omgeving in zijn geheel willen verbeteren, moeten we dus verder kijken dan de druppel die de emmer deed overlopen, maar kijken wat er nog meer in die emmer zit en waarom deze zo vol is.



Bij de twee emmers op de illustratie is de belasting op de geluidsomgeving vergelijkbaar, maar zijn op een verschillende manier 'gevuld'. Links vormen omgevingsfactoren een grote rol in de geluidsbeleving, terwijl aan de rechterkant het beleid en sociale aspecten zwaarder meewegen. Dit zijn de factoren die de emmer zó vol maken, dat een storende geluidsbron de druppel is die de emmer doet overlopen. Terwijl de druppel in beide gevallen dezelfde kan zijn, behoeven de twee gevallen toch een andere aanpak.

Het is dus belangrijk om in het geval van hinder verder te kijken dan de druppel, maar ook te onderzoeken waarom de emmer zo vol is, of wat er juist wél goed gaat. Een bredere blik op geluidsomgevingen en -beleving brengt een breder scala aan inzichten, mogelijkheden en oplossingen met zich mee. Daarom kijken we binnen GLIMI ook naar omgevingsfactoren en eventuele sociologische aspecten binnen een buurt die mee kunnen spelen in de beleving van het onderzoeksgebied.

Deze beleving onderzoeken wij door in gesprek te gaan met bewoners en hen de mogelijkheid te bieden hun geluidsbeleving met ons te delen tijdens luisterwandelingen en via het GLIMI web portal. Dit is niet alleen gedoeld op gegevensverzameling, maar ook bevorderend voor het versterken van bewonersparticipatie. Inzichten in de kwaliteit van de omgeving en handelingsperspectieven om deze te verbeteren, worden zo gestoeld op de informatie vanuit lokale kennis.

Quotes buurtbewoners Hilversumseweg Laren iz overlast showracers
22 juli 2024

Wat een goed initiatief! Wij hebben zeker veel overlast van het optrekken van lawaaierige motoren en automobilisten. Ze trekken op hier precies voor onze poort, dat geeft vaak irritaties omdat het volkomen onnodig is.

Bedankt voor dit initiatief. Wij storen ons er ook aan. Adres Langsakker 8 (voorheen Vredelaan 9). Wij wonen er nog niet, maar de keren dat we er zijn valt het op.

Ja, ik onder vind overlast.

Wij storen ons absoluut aan het geluidsoverlast op de Hilversumseweg.

Idioot veel lawaai. Zodra de zon schijnt breekt de hel los en houdt het keihard optrekken en gas geven de hele dag aan. Ook op donkere dagen gebeurt dit. Er wordt te hard en door rood gereden. Aan het lawaai zal iets moeten worden gedaan en aan het voetpad ook. Succes.

Wij ervaren dezelfde irritatie en storen wij ons ook erg aan de overlast welke veroorzaakt wordt door de Hilversumseweg.

Na aanleiding van jullie brief vorige week, omtrent de overlast door showracers op de Hilversumseweg willen wij graag delen dat wij de overlast ook ervaren.

Dank jullie wel voor het initiatief tegen de showracers. Jullie mogen ons adres noteren: Van Beeverlaan 13.

Wij storen ons absoluut aan het geluidsoverlast op de Hilversumseweg.

Ja!! Ook wij storen ons aan de herrie!!

perfect initiatief om die showracers aan te pakken. was gisteren weer goed raak.

Van harte ondersteun ik het initiatief. Ik heb twee jaar geleden ook bij steunpunt Noord Holland aan de bel getrokken. Kreeg zelfs een bericht terug van de gedupeerde. Bedankt maar het is allemaal niet zo erg. Politie ook gesproken; die wil heel graag dat dit ook aangepakt wordt. Maar valt niet onder Gemeente Laren maar provincie Noord Holland. Bewuste kastje naar de muur. Heb het eigenlijk wel een beetje opgegeven. Rotonde heeft niets uitgehaald; sterker nog; het wordt voor de racers nog aantrekkelijker gemaakt.

Wij storen ons ook aan de showracers.
Ja - vd toeters van grote vrachtwagens, en ook de sirenes van ambulance, politie en brandweer.

Ik heb ook overlast van de showracers.

Hierbij bevestigen wij dat ook wij last hebben van de hard optrekkende auto’s/motoren, showracers, knettermotoren en in het algemeen te hard rijden op de Hilversumseweg tussen het stoplicht en de viaduct.

Ook wij hebben last van wat je omschrijft als de 'showracers'. Met name de motorrijders met hun motoren.
Het gewone verkeer geeft nauwelijks overlast.

Wij wonen sinds 1994 Vredelaan 2, en hebben ook last van geluidsoverlast.

Wat doen die piekgeluiden van showracers met je. De hartslag gaat direct omhoog. Je concentratie wordt verstoord. Ongewild onderbreek je de activiteit af waar je mee bezig bent. Het duurt enkele minuten de normale toestand weer is hersteld. Er wordt tijd van je gestolen. Keer op keer.

Wij wonen ruim 30 jaar op de Herdershoeve en wij moeten helaas constateren dat de verkeersgeluidsoverlast
vooral in de laatste jaren erg is togenomen door auto’s en vooral motoren , door jullie showracers genoemd.
Deze lawaaimakers schromen zelfs niet om voor de verkeerslichten te wachten met vol volume hun geluidsinstallatie aan.

Goed dat jullie dit probleem willen aanpakken.
Al woon ik op de Herdersweg is het toch ook hier een probleem.
Het optrekken bij de verkeerslichten is ook op mijn adres duidelijk hoorbaar en ook komen ze af en toe door de Diepenbrocklaan met geopende knalpotten.
Ik vraag me ook af of ambulances, brandweer en/of politieauto’s laat in de avond de sirenes echt nodig hebben.....

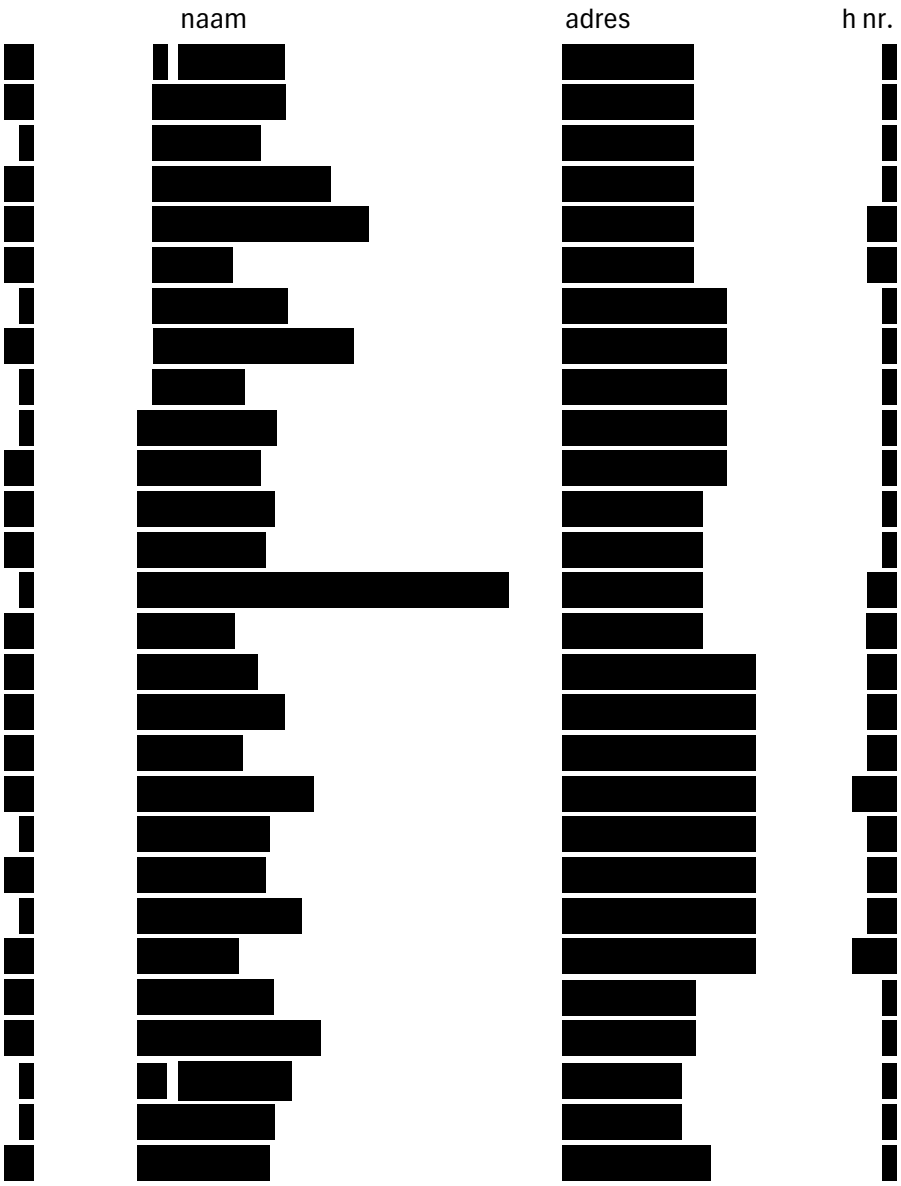
Wij ondervinden overlast en sluiten ons graag aan bij jullie initiatief.

Het begint nu echte te gek te worden. Het kabaal maar ook de snelheden. Ver doortrekken in de 2e versnelling en dan vol op de rem.

Ook heel veel last van showverkeer

Overlast showracers Hilversumseweg

21-jul-24



Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

Bezuidenhoutseweg 30
2594 AV Den Haag

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

info@rli.nl
www.rli.nl

t. (+31)6 2180 0302

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum:	12 juni 2024	**Contactpersoon:**	Luc Boot
Kenmerk:	Rli-2024/271	**Telefoon:**	
Cc:		**E-mail:**	Luc.boot@rli.nl
Bijlage(n):	1		

Betreft: Rli-advies "Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat"

Geachte heer Harbers,

Met genoegen biedt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) u hierbij zijn advies 'Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat' aan. Het advies is tevens aangeboden aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

De voortschrijdende klimaatverandering maakt het steeds minder vanzelfsprekend dat altijd en overal in ons land de condities kunnen worden geschapen die nodig zijn om in ons land te kunnen wonen, werken en recreëren. In sommige gebieden en voor sommige activiteiten komen de grenzen in beeld van wat nog kan. In ons advies betogen we dat dit vraagt om ander ruimtelijk ordeningsbeleid. We moeten toe naar een ruimtelijke ordening die recht doet aan de grenzen van het watersysteem ('niet alles kan overal'), gekoppeld aan een aanpak die de flexibiliteit biedt om het ruimtegebruik gaandeweg aan te passen aan veranderende omstandigheden ('niet alles kan voor altijd').

In ons advies identificeren we zeven belemmeringen voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening en doen we tien aanbevelingen, verdeeld over vier oplossingsrichtingen. Met deze aanbevelingen willen wij de overheid helpen om effectief te sturen op klimaatbestendige ruimtelijke ordening.

Burgers, bedrijven én overheden zullen bij hun ruimtelijke keuzes steeds meer rekening moeten houden met waterstaatkundige condities die in de tijd veranderen. Wij adviseren daarom aan het Rijk en de waterschappen om met een 'waterkalender' systematisch de gevolgen van klimaatverandering voor waterveiligheid, wateroverlast en zoetwatervoorziening in kaart te brengen en daarover tijdig en toegankelijk te communiceren. Zo weet de samenleving op welke waterstaatkundige condities redelijkerwijs gerekend kan worden, tot wanneer dat het geval is en welke onzekerheden er daarna aan de orde zijn.

We vragen aandacht voor meer flexibiliteit van het ruimtegebruik in ons land. Ruimte die in de nabije of verre toekomst nodig is voor waterstaatkundige werken (zoals dijkversterkingen en wateropslag) moet tijdelijk kunnen worden gebruikt voor andere ruimtelijke wensen, zoals het opwekken van energie, natuurontwikkeling en zelfs wonen. Daarnaast moet het ruimtegebruik

aangepast kunnen worden als de huidige waterstaatkundige condities niet meer tegen redelijke inspanningen en kosten realiseerbaar zijn. Dit vraagt om de ontwikkeling van nieuwe vormen van tijdelijk ruimtegebruik.

En tot slot adviseren we het kabinet om een programma op te stellen opdat tijdig besluiten worden genomen over enkele fundamentele keuzes, waaronder de toekomstige afvoerverdeling van de Rijntakken, een open of gesloten Rijnmond en het bergen van rivierwater in de Zuidwestelijke Delta. Deze beslissingen zijn van grote invloed op de toekomstige ruimtelijke ordening van Nederland en de voorbereiding en realisatie ervan zullen verscheidene decennia duren.

Hoogachtend,
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur,

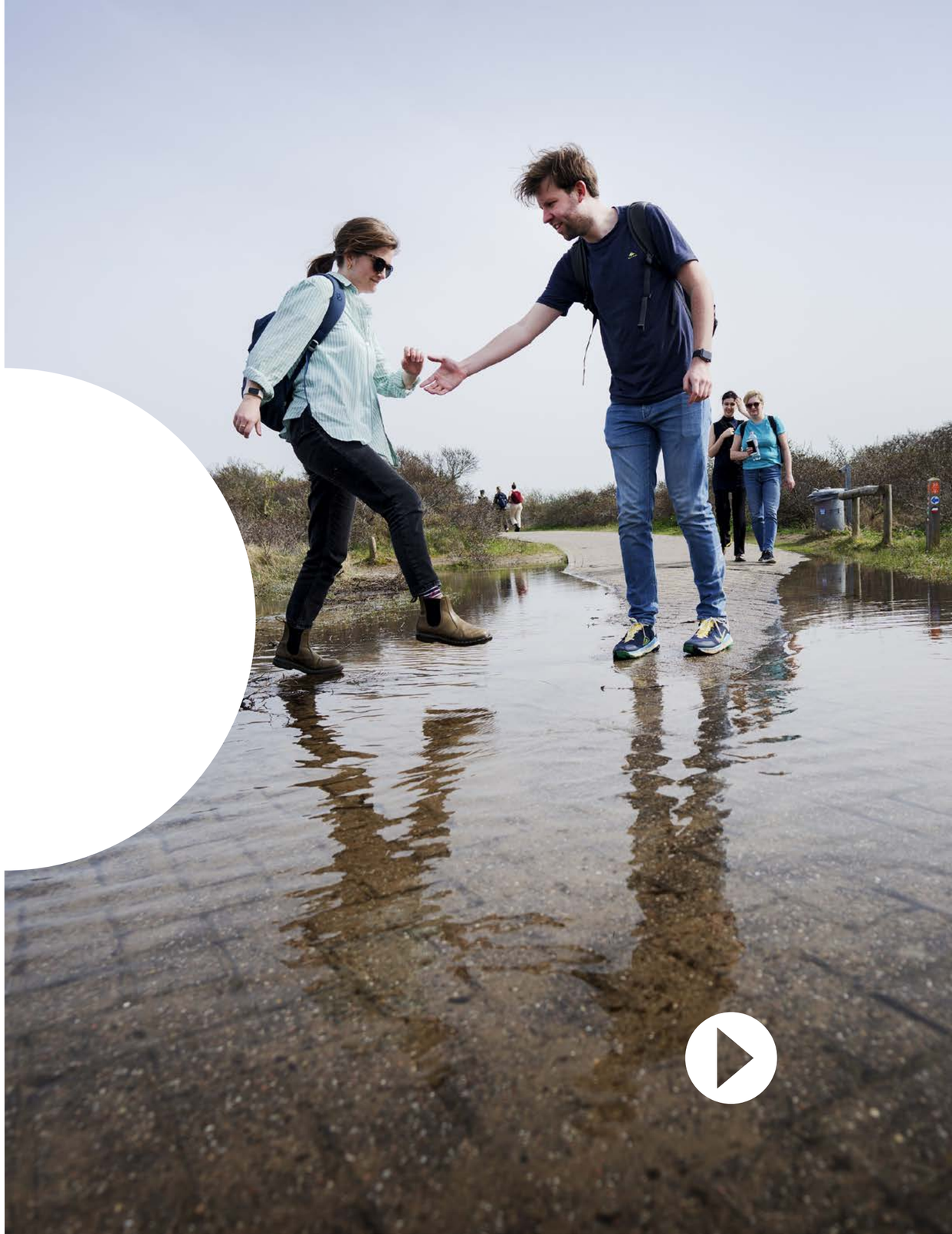
ir. J.J. de Graeff
voorzitter

dr. R. Hillebrand
algemeen secretaris

RUIMTELIJKE ORDENING IN EEN VERANDEREND KLIMAAT

JUNI 2024





Raad
voor de leefomgeving
en infrastructuur

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over langetermijnvraagstukken. Met een integrale benadering en advisering op strategisch niveau wil de raad bijdragen aan de verdieping en verbreding van het politiek en maatschappelijk debat en aan de kwaliteit van de besluitvorming.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
info@rli.nl
www.rli.nl

Samenstelling Rli
Ir. J.J. (Jan Jaap) de Graeff (voorzitter)
Drs. P. (Pallas) Agterberg
Drs. J.A. (Jeanet) van Antwerpen
Prof. mr. N.S.J. (Niels) Koeman
J. (Jantine) Kriens
Drs. E.M.J. (Emmy) Meijers
Drs. J.H.L.H. (Jeroen) Niemans
Drs. K.J. (Krijn) Poppe
Ir. C.M. (Karin) Sluis
Prof. dr. mr. H.D. (Hanna) Tolsma
Prof. dr. E.T. (Erik) Verhoef
Em. prof. dr. A.N. (André) van der Zande

Junior-raadsleden
J. (Joris) van den Boom MSc
Y. (Yourai) Mol BPhil

Algemeen secretaris
Dr. R. (Ron) Hillebrand

INHOUD

SAMENVATTING 5

DEEL 1 | ADVIES 11

1 INLEIDING 12
1.1 Kwetsbaarheden van een laaggelegen land 12
1.2 Centrale vraag: hoe sturen op klimaatbestendige ruimtelijke ordening? 14
1.3 Leeswijzer 16

2 NOODZAAK, BELEMMERINGEN ENKANSEN VOOR KLIMAATBESTENDIGE RUIMTELIJKE ORDENING 17
2.1 Noodzaak voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening 17
2.2 Belemmerende factoren 24
2.3 Klimaatbestendige ruimtelijke ordening als wenkend perspectief 31

3 CONCLUSIES 34

4 AANBEVELINGEN 37
4.1 Oplossingsrichting 1: Zorg ervoor dat ruimtelijke keuzes van zowel de overheid als de samenleving zo veel mogelijk rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering 37
4.2 Oplossingsrichting 2: Maak flexibiliteit de nieuwe norm voor ruimtelijke ordening 41
4.3 Oplossingsrichting 3: Versterk het instrumentarium voor klimaatbestendige en flexibele ruimtelijke keuzes door overheid en samenleving 42
4.4 Oplossingsrichting 4: Neem tijdig besluiten over grote systeemkeuzes en de ruimtelijke gevolgen daarvan 44

DEEL 2 | TOELICHTING EN VERDIEPING 45

1 KLIMAATVERANDERING IN NEDERLAND: ONTWIKKELINGEN EN BELEID 45
1.1 Klimaatverandering en de gevolgen voor Nederland 45
1.2 Huidig beleid: veilige, aantrekkelijke en leefbare delta 48
1.3 Klimaatadaptatie in het ruimtelijk beleid 51

2 VERKENNING GRENZEN AAN HUIDIG WATERBEHEER EN RUIMTEGEBRUIK 55
2.1 Droogte en verzilting in laag-Nederland 55
2.2 Waterveiligheid en wateroverlast in laag-Nederland 57
2.3 Wateroverlast en droogte in hoog-Nederland 59
2.4 Waterveiligheid en -overlast in het rivierengebied in hoog-Nederland 61

3 TOELICHTING OP DE WATERKALENDER 63

LITERATUUR 68

BIJLAGEN 72

TOTSTANDKOMING 72

OVERZICHT PUBLICATIES 76



SAMENVATTING

De voortschrijdende klimaatverandering heeft grote gevolgen voor Nederland. We zullen veel van onze activiteiten moeten aanpassen aan de veranderende omstandigheden. Deze ‘klimaatadaptatie’ vormt het onderwerp van dit advies.

Noodzaak van klimaatbestendige ruimtelijke ordening
De komende decennia zijn ingrijpende maatregelen nodig om Nederland waterveilig te houden, voor wateroverlast te behoeden en de beschikbaarheid van voldoende zoetwater te waarborgen. Deze maatregelen om Nederland klimaatbestendig te maken zullen grote ruimtelijke gevolgen hebben. Er is bijvoorbeeld extra ruimte nodig voor dijkversterking, rivierverruiming en waterberging. Maar ook de manier waarop we de ruimte gebruiken voor bijvoorbeeld wonen, werken, landbouw, energie en natuur, zal moeten veranderen. Als we nu woningen bouwen op de verkeerde plekken (bijvoorbeeld omdat die in de toekomst nodig zijn voor dijkversterking of waterberging), lopen de toekomstige kosten voor het waterbeheer te hoog op. Ook het voortzetten van de huidige landbouw in delen van laag-Nederland, waar verzilting een steeds groter probleem wordt, is alleen tegen hoge kosten mogelijk. De toenemende droogte zal daarnaast onontkoombaar gevolgen hebben voor de landbouw en bedrijvigheid in delen van hoog-Nederland.

Het kabinet heeft de ambitie om bij al deze ruimtelijke ontwikkelingen water en bodem ‘sturend’ te laten zijn. Dat wil zeggen: de randvoorwaarden die het water- en bodemsysteem stellen moeten voorop staan bij hoe we de ruimte in ons land gebruiken en ontwikkelen. In de praktijk lukt dat tot nu toe echter maar mondjesmaat. Welke belemmeringen spelen hierbij een rol? En hoe kan de overheid die wegnemen? Wat is er, met andere woorden, voor nodig om de overheid effectief te laten sturen op een klimaatbestendige ruimtelijke ordening van ons land? Deze vragen willen wij in dit advies beantwoorden.

Grenzen aan het huidige waterbeheer

Nederlanders zijn er door de eeuwen heen in geslaagd om op steeds grotere schaal land en water aan te passen aan de menselijke behoeften. De watersector wist de condities te scheppen om overal in het land te kunnen wonen en werken. De ruimtelijke keuzes die werden gemaakt, waren afgestemd op het gewenste landgebruik. Dit landgebruik kwam steeds meer los te staan van de eigenschappen van bodem en water. Vrijwel alles kon overal.

Inmiddels wordt de keerzijde van deze werkwijze steeds duidelijker: natuurgebieden verdrogen, teelten worden bedreigd door zoute kwel, funderingen en infrastructuur lopen schade op door bodemdaling. Daar komen de gevolgen van klimaatverandering nu bovenop: een stijgende zeespiegel, extremere weersomstandigheden en grilliger verlopende rivierafvoeren.

Al met al zijn er steeds meer inspanningen van waterbeheerders nodig om de huidige ‘waterstaatkundige condities’ op het gebied van wateroverlast, zoetwatervoorziening en waterveiligheid te waarborgen en het huidige ruimtegebruik te kunnen voortzetten. Er zijn echter grenzen aan de maatregelen die de watersector nog kan treffen. Waterstaatkundige maatregelen (dijken, gemalen, zoetwateraanvoer enzovoort) kunnen die grenzen nog wel een tijd oprekken, maar onverkort voortgaan op een eindigend pad is onverstandig. De onvermijdelijke overstap naar alternatieven wordt daarmee immers steeds moeilijker en kostbaarder.

Hoog tijd om ruimtelijke keuzes te maken

Gelukkig heeft Nederland de kennis en de mogelijkheden in huis om de gevolgen van het veranderende klimaat het hoofd te bieden. Het is echter wel hoog tijd om in actie te komen. Door nú maatregelen te treffen en tijdig ons ruimtegebruik aan te passen, is te voorkomen dat de problemen – en de bijbehorende kosten – de pan uit rijzen en op het bordje van toekomstige generaties komen te liggen.

Voor vraagstukken die op dit moment al spelen (zoetwatertekorten, verzilting, wateroverlast) zijn op korte termijn ruimtelijke keuzes nodig. Maar ook vraagstukken die op langere termijn spelen (in het bijzonder de waterveiligheid van laag-Nederland) vragen binnen afzienbare tijd om ruimtelijke keuzes. De keuzes hebben betrekking op het ruimtegebruik voor activiteiten zoals wonen, werken, landbouw, natuur en infrastructuur én op ruimtelijke reserveringen voor toekomstige dijkversterking, rivierverruiming en waterberging. Er zullen bovendien ingrijpende aanpassingen in het watersysteem

nodig zijn om Nederland veilig en leefbaar te houden bij zeespiegelstijging. Ook die aanpassingen hebben verreikende ruimtelijke gevolgen en vereisen binnen afzienbare tijd keuzes. De bijbehorende investeringen vergen een lange voorbereidings- en realisatietijd. De versnelling van het tempo waarin de zeespiegel stijgt maakt de beschikbare tijd voor al deze aanpassingen bovendien steeds korter.

Belemmeringen voor een klimaatbestendige ruimtelijke ordening

We zijn in Nederland een veilig leven achter de dijken, met altijd voldoende water voor iedereen, te vanzelfsprekend gaan vinden. We zijn er aan gewend geraakt dat de overheid ervoor zorgt dat het water volledig wordt beheerst en dat diezelfde overheid, mocht het toch misgaan, de schade en kosten van herstel compenseert. De huidige omstandigheden laten dat niet meer toe. En hoewel dit inmiddels een bekend gegeven is, blijkt het in de praktijk niet gemakkelijk voor bestuurders en politici én voor partijen in de samenleving om de benodigde koerswijziging te laten doorwerken in de ruimtelijke keuzes die zij maken.

Wij hebben zeven met elkaar samenhangende belemmeringen geïnventariseerd waardoor het in de praktijk vooralsnog niet goed lukt om klimaatbestendige ruimtelijke ordeningskeuzes te maken:

1. Politiek en bestuur geven in de praktijk altijd voorrang aan het oplossen van de meest urgente ruimtevragende maatschappelijke opgaven, bijvoorbeeld de woningopgave.
2. Het ‘waterbelang’ wordt onvoldoende meegewogen in ruimtelijke besluitvormingsprocessen. Bestuurders op lokaal en regionaal niveau betrekken waterschappen maar beperkt bij de ruimtelijke ordening.
3. Politici en bestuurders zijn beducht om met ruimtelijke maatregelen het vertrouwen van investeerders te ondermijnen. Het beeld dat half Nederland door klimaatverandering onder water komt te staan mag dan wel onjuist zijn, toch wil men het niet ‘voeden’ met ingrijpende ruimtelijke keuzes.
4. Onzekerheid over hoe snel het klimaat precies verandert en hoe groot de gevolgen daarvan zullen zijn, en een ruimtelijke ordeningspraktijk geënt op continuïteit en zekerheid, weerhouden politici en bestuurders ervan om beleidskeuzes te maken die nodig zijn.
5. Er ontbreken financiële prikkels voor burgers, bedrijven en overheden om de gevolgen van klimaatverandering mee te wegen bij investeringskeuzes, zoals de aanschaf van een woning, de bouw van een nieuwe fabriek of de keuze voor een nieuwe gebiedsontwikkeling.
6. Grondeigendom vormt een belemmerende factor bij veel nieuwe gebiedsontwikkelingen. Plekken die in handen zijn van projectontwikkelaars of gemeenten, om te ontwikkelen als nieuwe woon- of werklocatie, zullen niet snel meer van bestemming veranderen, ook niet als nu blijkt dat ze eigenlijk beter kunnen worden gebruikt voor natuur en waterberging. De negatieve financiële consequenties daarvan zijn te groot.
7. De ruimte die nodig is om woongebieden in het rivierengebied veilig te houden wordt nog te veel gezocht bínnen de landsgrenzen. Dat beperkt de oplossingsruimte, want ‘bovenstroomse’ maatregelen in Duitsland of

België kunnen zowel wateroverlast als watertekorten in Nederland helpen verminderen.

Conclusies

Op basis van onze analyse trekken we in dit advies vier conclusies:

- *Flexibiliteit moet de norm worden voor ruimtelijke ordening: niet alles kan overal en voor altijd*
  Wij zullen toe moeten naar een ruimtelijke ordening die recht doet aan de grenzen van het watersysteem (‘niet alles kan overal’), gekoppeld aan een aanpak die de flexibiliteit biedt om het ruimtegebruik gaandeweg aan te passen aan veranderende omstandigheden (‘niet alles kan voor altijd’). Zo’n flexibele benadering is een breuk met het verleden. In de Nederlandse ruimtelijke ordening zijn van oudsher juist zekerheid en continuïteit belangrijke eigenschappen.
- *Het ‘watercontract’ tussen overheid en samenleving is aan herziening toe*
  Klimaatverandering stelt grenzen aan wat de samenleving van de overheid kan verwachten als het gaat om het waarborgen van waterveiligheid, de beschikbaarheid van zoetwater en het compenseren van schade. De overheid zal op deze punten niet meer tot in lengte van jaren dezelfde garanties kunnen afgeven als voorheen. Het huidige (impliciete) ‘watercontract’ tussen overheid en samenleving is dus toe aan herziening. De rol van de overheid zal voor een deel verschuiven van het bieden van waarborgen naar het hanteerbaar maken van onzekerheden. Daarmee wordt een groter beroep gedaan op burgers en bedrijven om zelfstandig klimaatbestendige ruimtelijke keuzes te maken.
- *Klimaatbestendige ruimtelijke ordening vereist begrenzing vanuit het waterbeheer*
  De waterbeheerders (het Rijk en de waterschappen) hebben een belangrijke sleutel in handen om te komen tot een klimaatbestendige ruimtelijke ordening. Zij zullen vanuit hun kennis en deskundigheid vaker grenzen moeten aangeven. Ze zullen moeten expliciteren wat de (on)mogelijkheden zijn om te voorzien in de waterstaatkundige condities voor het huidige en toekomstige ruimtegebruik. Zij zullen op die manier de afwegingsruimte voor de ruimtelijke beslissingen van overheden, burgers en bedrijven moeten begrenzen.
- *Klimaatbestendige ruimtelijke ordening biedt kansen*
  Klimaatbestendige ruimtelijke ordening biedt kansen om een mooier en beter land te realiseren, voor onszelf en voor toekomstige generaties. We zullen daarvoor de samenhang tussen verschillende opgaven moeten benutten, zowel inhoudelijk als in de tijd. Dat vraagt om samenwerking, om nieuwe, innovatieve ideeën én om het tijdig maken van keuzes. Keuzes waarmee we nu aan de slag kunnen, maar die tegelijkertijd voldoende keuzevrijheid laten aan toekomstige generaties om hun leefomgeving vorm te geven.

Aanbevelingen

We doen in dit advies tien aanbevelingen, verdeeld over vier oplossingsrichtingen. Met deze aanbevelingen willen wij de overheid helpen om effectief te sturen op klimaatbestendige ruimtelijke ordening.

Oplossingsrichting 1: Zorg ervoor dat ruimtelijke keuzes van zowel de overheid als van de samenleving zo veel mogelijk rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering

1. *Zorg met een 'waterkalender' systematisch voor tijdige en publiek beschikbare informatie over veranderende waterstaatkundige condities (Rijk en waterschappen)*
   De overheid zal de samenleving in positie moeten brengen om klimaatbestendige ruimtelijke keuzes te kunnen maken. Ze zal moeten helpen om de onzekerheden rond de gevolgen van klimaatverandering hanteerbaar te maken. De waterbeheerders (het Rijk en de waterschappen) zullen moeten verduidelijken tot wanneer de geldende condities ten aanzien van wateroverlast, zoetwatervoorziening en waterveiligheid redelijkerwijs houdbaar zijn. Dat kunnen zij doen door middel van een periodiek te actualiseren 'waterkalender'.
2. *Toets alle ruimtelijke visies, plannen en besluiten van de overheid op hun klimaatbestendigheid (Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen)*
   Bij het maken van ruimtelijke keuzes op het gebied van infrastructuur, landbouw, wonen, natuur, economie en industrie zal de overheid consequent de veranderende waterstaatkundige condities moeten betrekken. Ze dient bij elke keuze, in elke overheidslaag, mee te wegen of de benodigde condities op langere termijn zijn vol te houden en of (c.q. hoe lang) die condities tegen acceptabele maatschappelijke kosten kunnen worden gerealiseerd.

Oplossingsrichting 2: Maak flexibiliteit de nieuwe norm voor ruimtelijke ordening

3. *Reserveer in omgevingsplannen ruimte voor waterstaatkundige maatregelen (Rijk, provincies, gemeenten)*
   Ruimtereserveringen zijn belangrijk om in de toekomst verzekerd te zijn van voldoende ruimte voor benodigde waterstaatkundige maatregelen. Daarom moet in de juridisch bindende gemeentelijke omgevingsplannen ruimte worden gereserveerd voor de waterstaatkundige infrastructuur die nodig is om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.
4. *Benut de mogelijkheden voor tijdelijk ruimtegebruik (Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten)*
   Klimaatadaptatie vraagt om een dynamische ruimtelijke ordening, waarin functies tijdelijk kunnen zijn en waarin het gebruik van de ruimte kan worden aangepast aan nog onzekere ontwikkelingen. De benodigde omslag naar een wendbare ruimtelijke ordening is te realiseren door het beter benutten van de (juridisch al bestaande) mogelijkheden van tijdelijk ruimtegebruik.

Oplossingsrichting 3: Versterk het instrumentarium voor klimaatbestendige en flexibele ruimtelijke keuzes door overheid en samenleving

5. *Betrek de langetermijnkosten van klimaatverandering bij investeringsbeslissingen (gemeenten, provincies, Rijk, projectontwikkelaars, banken, beleggers, ondernemers, huiseigenaren)*
   Kosten die zich op lange termijn zullen aandienen als gevolg van klimaatverandering moeten nadrukkelijker worden meegenomen bij investeringsbeslissingen van overheden en partijen in de samenleving.

We bepleiten het toepassen van een levensduurbenadering. Daarbij worden alle kosten die tijdens de levensduur van de investering worden gemaakt, inclusief de kosten van klimaatadaptatie, zo goed mogelijk in de financiële afweging betrokken.

6. *Stel algemene regels voor klimaatbestendige inrichting (Rijk, waterschappen)*
   In het Besluit kwaliteit leefomgeving, dan wel in verordeningen van de waterschappen, dienen algemene eisen te worden gesteld aan de inrichting van gebieden met het oog op de klimaatbestendigheid ervan.
7. *Weeg bij het nemen van ruimtelijke besluiten het waterbelang zo vroeg mogelijk en op het juiste schaalniveau mee (Rijk, provincies, waterschappen)*
   De Omgevingswet en de afspraken uit het Bestuursakkoord Water verplichten alle overheden die ruimtelijke plannen ontwikkelen tot het wegen van het waterbelang. In de regel gebeurt dat nu bij het opstellen of aanpassen van het gemeentelijke omgevingsplan, onder meer met het oog op nieuwe woningbouwlocaties. De locatiekeuze is echter op dat moment vaak al gemaakt. De weging van het waterbelang leidt dan hooguit tot een klimaatbestendiger inrichting – niet tot een andere locatiekeuze. Daarom bepleiten wij om het waterbelang eerder en op een hoger schaalniveau (nationaal en provinciaal) consequent mee te wegen bij de vaststelling van ruimtelijke besluiten.
8. *Maak afspraken met bovenstroomse landen over wateraanvoer en waterberging (Rijk, provincies, waterschappen)*
   In het internationaal overleg over de stroomgebieden van rivieren die afwateren via ons land wordt aandacht besteed aan de verdeling van water in tijden van een teveel aan water (risico van overstroming) dan wel een tekort aan water (risico van droogte). Tot bindende internationale afspraken heeft dat echter nog nauwelijks geleid. Gelet op de grotere waterafhankelijkheid van ons land bevelen wij aan dat dit overleg wordt geïntensiveerd.

Oplossingsrichting 4: Neem tijdig besluiten over grote systeemkeuzes en de ruimtelijke gevolgen daarvan

9. *Voer een integraal kennis- en onderzoeksprogramma uit voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening (Rijk)*
   Het Rijk zal de samenhang tussen veranderende waterstaatkundige condities, de effecten daarvan op gebruiksfuncties en wat een en ander betekent voor de ruimtelijke ordening, moeten versterken en benutten. Dat vraagt om een interdisciplinair, langjarig onderzoeksprogramma waarin onderzoekers, ontwerpers, beleidsmakers en praktijkdeskundigen met elkaar samenwerken.
10. *Stel een langetermijnprogramma op gericht op besluitvorming over grote systeemkeuzes (Rijk)*
    Er zijn de afgelopen periode in het kader van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging flinke stappen gezet om de kennis te vergroten over manieren waarop Nederland, ook bij een forse stijging van de zeespiegel, veilig en leefbaar kan blijven. Het wordt nu tijd om de vergaarde en nog te vergaren kennis te gebruiken voor het opstellen van een programma, inclusief een bijbehorend tijdpad, dat als basis kan dienen voor concrete besluiten over de grote systeemkeuzes die de komende decennia moeten worden gemaakt.

DEEL 1 | ADVIES



1 INLEIDING

1.1 Kwetsbaarheden van een laaggelegen land

Nederland is een relatief klein, dichtbevolkt land waar de ruimte per definitie schaars is. Allerlei opgaven in de leefomgeving leiden bovendien tot een toenemende vraag naar ruimte: ruimte voor nieuwe woningen, voor het opwekken van duurzame energie, voor een meer natuurinclusieve landbouw, voor een circulaire economie waarin goederen en grondstoffen worden hergebruikt. Een plek vinden voor al die opgaven en Nederland tegelijkertijd leefbaar, veilig en aantrekkelijk houden is een grote uitdaging.

Ook klimaatverandering heeft potentieel grote ruimtelijke gevolgen. Zelfs als de wereldwijde inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen substantieel naar beneden te brengen slagen, blijft de aarde de komende eeuwen nog opwarmen. Dat proces laat zich niet van de een op de andere dag stoppen. Veel activiteiten in Nederland zullen moeten veranderen onder invloed van klimaatverandering. Dit noemen we ‘klimaatadaptatie’.

Klimaatadaptatie is een breed vraagstuk. Het gaat over woningen en steden die beter bestand moeten worden gemaakt tegen hitte. Het gaat ook over de gezondheidszorg die zich moet voorbereiden op de komst van ziekten die horen bij een warmer klimaat. Maar het gaat vooral over opgaven die zijn gerelateerd aan water: te veel water als gevolg van zeespiegelstijging, extreme en langdurige regenval en hoge rivierafvoeren, en te weinig

water als gevolg van toenemende periodes van langdurige droogte. Voor Nederland als laaggelegen land aan zee, in een delta van grote rivieren, zijn die watergerelateerde gevolgen van klimaatverandering van grote betekenis.

Nederland kan bogen op een lange traditie van omgaan met het water. De uitspraak “God schiep de aarde, behalve Nederland. Dat liet hij aan de Hollanders over”, stamt al uit de zeventiende eeuw en is tekenend voor onze relatie met het water. Ongeveer 25% van ons land ligt beneden zeeniveau; het laagste punt bevindt zich maar liefst 6,7 meter onder N.A.P. Zonder bescherming zou zeker de helft van Nederland overstromen bij storm-vloeden of hoogwater in de rivieren (PBL, 2010). Een ingenieus en uitgebreid systeem van dijken, dammen, sluizen en pompen biedt sinds jaar en dag bescherming tegen het water en brengt het water daar waar we het willen hebben.

Met de noodzaak van klimaatadaptatie begint het verhaal van het leven met het water in Nederland aan een nieuw hoofdstuk. Nederland waterveilig houden, voor wateroverlast behoeden en van zoetwater voorzien, vraagt door de klimaatverandering om grote extra inspanningen. Zo worden de komende decennia alle dijken versterkt, zodat ze in 2050 aan de nieuwe normen voor waterveiligheid voldoen. Ook hebben de grote rivieren in Nederland de afgelopen decennia meer ruimte gekregen, zodat bij hoge waterstanden het overstromingsrisico beperkt blijft en het water in goede banen kan worden geleid. En met de Deltawet is gewaarborgd dat er mens-kracht, instrumenten en middelen zijn om de noodzakelijke ingrepen uit te voeren.

Daarnaast is steeds meer aandacht nodig voor de ruimtelijke kanten van klimaatadaptatie. In de eerste plaats omdat alle fysieke ingrepen om Nederland waterveilig[1] te houden, wateroverlast te beperken en van voldoende zoetwater te voorzien, nu en in de toekomst, om ruimte vragen. Denk aan ruimte voor dijkversterking, voor rivierverruiming of voor water-berging. In de tweede plaats is er in toenemende mate het besef dat de manier waarop allerlei functies de ruimte gebruiken lang niet altijd goed past bij een stijgende zeespiegel, extreme regenval of lange periodes van droogte. Denk aan grote versteende oppervlakten in steden en aan gebieden waar intensieve akkerbouw plaatsvindt. Beide vormen van ruimtegebruik zorgen ervoor dat bij regenval het water niet kan wegzakken in de bodem, maar direct wordt afgevoerd. Dat vergroot het risico op wateroverlast én het zorgt ervoor dat het grondwater niet kan worden aangevuld. Dit laatste draagt bij aan zoetwatertekorten en uitdroging van de bodem in droge periodes.

Mede ingegeven door de noodzaak om vanwege klimaatverandering het ruimtegebruik aan te passen, heeft het kabinet eind 2022 de beleidsbrief ‘Water en bodem sturend’ uitgebracht (IenW, 2022). Kern van de brief is het uitgangspunt om water en bodem sturend te laten zijn voor de ruimtelijke ordening. Daarmee kunnen we ook in het toekomstige grillige klimaat veilig in Nederland blijven leven, wonen en werken met een gezonde bodem en

1 In het waterbeleid wordt een onderscheid gemaakt tussen de begrippen ‘waterveiligheid’ en ‘wateroverlast’. Waterveiligheid gaat over de bescherming tegen overstromingen met ontwrichtende maatschappelijke gevolgen, wateroverlast verwijst naar directe en indirecte schade van grondwater of hemelwater. Ook wateroverlast kan grote impact hebben op de levens van mensen die hier (herhaaldelijk) mee te maken krijgen.

voldoende en schoon water. Wij onderschrijven dit uitgangspunt volmondig. Maar we zien ook hoe de overheid al jaren worstelt met het realiseren van deze ambities in de praktijk. Het algemene principe is allerminst nieuw, net zomin als een groot aantal van de ideeën en beleidsvoorstellen in de brief. Midden jaren negentig van de vorige eeuw bracht de toenmalige Rijksplanologische Dienst al een studie uit over ruimtelijke ordening op waterbasis (VROM, 1996). De commissie-Tielrooij bepleitte in een advies uit 2000 dat water moet meesturen op de ruimtelijke ontwikkeling (Tielrooij et al., 2000). En in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* uit 2012 stelde de minister van Infrastructuur en Milieu dat bij ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. De ambitie staat dus al lang op de agenda, maar de uitvoering ervan laat nog steeds te wensen over.

1.2 Centrale vraag: hoe sturen op klimaatbestendige ruimtelijke ordening?

Ruimtelijke keuzes die in het verleden en vandaag de dag worden gemaakt, of ze nu gaan over woningbouw, landbouw, energievoorziening of natuurontwikkeling, werpen hun schaduw lang in de tijd vooruit. Waar nu woningen staan (of komen te staan) kunnen straks geen dijken worden versterkt en kan straks geen water worden geborgen. Keuzes op het gebied van infrastructuur, bijvoorbeeld voor mobiliteit, energie of grondstoffen, zijn sterk sturend voor huidige en voor toekomstige verstedelijkings- en vestigingspatronen. En het omgekeerde geldt ook: waar nu dijken worden versterkt (of ruimte wordt gereserveerd voor toekomstige dijkversterking) kunnen straks geen woonwijken worden gebouwd. Keuzes die we hebben gemaakt en die we nu maken beïnvloeden, kortom, in hoge mate de oplossingsruimte voor toekomstige generaties.

Wij constateren dat het bij de ruimtelijke keuzes die nu worden gemaakt nog niet goed lukt om de gevolgen van klimaatverandering en de noodzaak van klimaatadaptatie in voldoende mate mee te wegen. We maken ons daar zorgen over. Met dit advies willen we de overheid (het Rijk, maar ook provincies, gemeenten en waterschappen) helpen om effectiever te sturen op een ruimtelijke ontwikkeling die toekomstbestendig is uit oogpunt van klimaatadaptatie. We noemen dat ‘klimaatbestendige ruimtelijke ordening’. Effectievere sturing is essentieel om te voorkomen dat met de ruimtelijke keuzes die we nu maken, de oplossingsruimte voor toekomstige generaties onnodig wordt verkleind, waardoor zij met hoge maatschappelijke kosten worden opgezadeld die op dit moment nog vermijdbaar zijn.

We brengen in dit advies de volgende focus aan in het klimaatadaptatievraagstuk:

- We concentreren ons op hoe de overheid moet sturen op de ruimtelijke ordeningsaspecten van klimaatadaptatie, oftewel: op de vraag of activiteiten nog wel op de juiste plek zitten, gegeven klimaatverandering. Kunnen we blijven wonen, werken en leven waar we dat nu doen? Andere ruimtelijke aspecten van klimaatadaptatie, zoals een goede ruimtelijke *inrichting* van gebieden, komen in dit advies minder prominent aan de orde. Weliswaar kunnen veel effecten van klimaatverandering met een andere ruimtelijke inrichting worden ondervangen (zie kader hierna),

maar wij richten ons in dit advies primair op de voorafgaande vraag: of de locatie voor bestaande én nieuwe activiteiten de juiste is (en blijft).
- We concentreren ons op de watergerelateerde aspecten van klimaatadaptatie: de noodzaak om ons land aan te passen aan klimaatverandering uit oogpunt van waterveiligheid, het beperken van wateroverlast en het waarborgen van de zoetwaterbeschikbaarheid. Deze watergerelateerde aspecten hebben grote gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Andere aspecten van klimaatadaptatie (zoals hitte, volksgezondheid, biodiversiteit) laten we buiten beschouwing. De betekenis daarvan voor de ruimtelijke ordening is vergeleken met de watergerelateerde aspecten relatief beperkt.

Gegeven deze afbakening staat de volgende vraag centraal in dit advies:

Hoe kan de overheid sturen op een ruimtelijke ordening in ons land die rekening houdt met de gevolgen van klimaatverandering voor de waterveiligheid, wateroverlast en de beschikbaarheid van zoetwater?

Het verschil tussen ruimtelijke ordening en ruimtelijke inrichting

Ruimtelijke ordening (planning) heeft betrekking op de verdeling van functies over de beschikbare ruimte. Hierbij staat de locatiekeuze centraal: waar is er ruimte voor natuur, waar is er ruimte voor wonen, voor economische activiteiten, voor energieproductie of voor infrastructuur? Ruimtelijke ordening is zowel een activiteit (de ruimte ordenen) als een uitkomst (de optelsom van alle ruimtelijke keuzes, binnen de kaders die de overheid stelt, levert een bepaalde ruimtelijke ordening op).

Ruimtelijke inrichting (ontwerp) betreft de daadwerkelijke inrichting van locaties en gebieden. Hierbij staat de vraag centraal hoe woongebieden, bedrijventerreinen, landbouwgebieden en natuurgebieden worden ingedeeld en toegerust. Denk aan bebouwingsdichtheid, openbare ruimte, parkeerruimte, hemelwaterafvoer. Ook ruimtelijke inrichting is zowel een activiteit (de ruimte inrichten) als een uitkomst (de inrichting van een gebied).

Ruimtelijke ordening en ruimtelijke inrichting kunnen niet los van elkaar worden gezien. Locatiekeuzes vragen om een passende inrichting en andersom zijn inrichtingsmogelijkheden van invloed op locatiekeuzes.

1.3 Leeswijzer

Dit advies is vanaf hier als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 zetten we uiteen waarom de overgang naar een meer klimaatbestendige ruimtelijke ordening voor Nederland een urgente opgave vormt, welke factoren op dit moment deze noodzakelijke ontwikkeling nog belemmeren en wat uiteindelijk het wenkend perspectief is. In hoofdstuk 3 formuleren we de conclusies die wij trekken uit deze analyse. In hoofdstuk 4 schetsen wij tot slot een viertal oplossingsrichtingen, waaraan wij concrete aanbevelingen verbinden voor Rijk, provincies, gemeenten en de waterschappen.

Deel 2 bevat een nadere toelichting en verdieping. In hoofdstuk 1 van deel 2 schetsen we hoe klimaatverandering in Nederland zich ontwikkelt, het huidige beleid om wateroverlast te beperken en de zoetwatervoorzienig en de waterveiligheid te waarborgen. Ook beschrijven wij het huidige beleid om het ruimtegebruik aan te passen aan klimaatverandering. In hoofdstuk 2 van deel 2 analyseren we hoe het huidige waterbeheer de waterstaatkundige condities schept waar de samenleving om vraagt en de invloed van klimaatverandering daarop. In hoofdstuk 3 van deel 2 lichten we het centrale concept van de ‘waterkalender’ nader toe.



2 NOODZAAK, BELEMMERINGEN EN KANSEN VOOR KLIMAATBESTENDIGE RUIMTELIJKE ORDENING

De overgang naar een meer klimaatbestendige ruimtelijke ordening vormt om verschillende redenen voor Nederland een urgente opgave (§ 2.1). Diverse factoren belemmeren echter op dit moment deze noodzakelijke ontwikkeling (§ 2.2). Dat betekent geenszins dat we bij de pakken moeten neerzitten. Er is wel degelijk zicht op een goede afloop (§ 2.3).

2.1 Noodzaak voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening

Van ‘alles kan overal’ naar ‘niet alles kan overal even goed’

Nederlanders hebben door de eeuwen heen leren leven met het water. Het lukte ons steeds beter om het water en de bodem naar onze hand te zetten. Vanaf de ontginning van de veengronden in de negende eeuw zijn mensen een steeds groter stempel gaan drukken op het landschap. Door voortschrijdende technologische vooruitgang en organisatorische

vernieuwingen waren we in staat om op grote schaal land en water aan te passen aan menselijke behoeften. Zo werd te nat land gedraineerd, te droog land voorzien van water van elders, werden te slappe bodems opgehoogd en werd zout water zoet gespoeld (Deltares et al., 2021). De watersector wist de waterstaatkundige condities te scheppen waar menselijke activiteiten om vroegen, en waar bewoners en bedrijven uiteindelijk op zijn gaan rekenen. Ruimtelijke keuzes konden hierdoor in belangrijke mate worden gemaakt los van de eigenschappen van bodem en water; (vrijwel) alles kon overal.

In termen van de 'lagenbenadering' uit de ruimtelijke ordening (zie kader hierna) is deze geschiedenis als volgt te beschrijven. De 'occupatielaag' (het wonen, werken en recreëren) is lang leidend geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, daarbij gefaciliteerd door de 'netwerklaag' (bestaande uit dijken, pompen, kanalen, rivieren enzovoort). De natuurlijke 'ondergrondlaag' (het water- en bodemsysteem) speelde bij ruimtelijke keuzes van overheden, burgers en bedrijven, geen wezenlijke rol.

Het ruimtegebruik raakte zo langzaam maar zeker ontkoppeld van de natuurlijke eigenschappen van bodem en water. Deze werkwijze maakte het de afgelopen eeuw mogelijk om op goede landbouwgronden bedrijventerreinen te ontwikkelen, op arme zandgronden maïs te verbouwen of in overstromingsgevoelige gebieden woonwijken te bouwen (Deltares et al., 2021). In een land met een groeiende bevolking, een groeiende economie, een groeiende ruimtevraag en schaarse ruimte, maakte dat uitgangspunt het een stuk gemakkelijker om de toch al complexe ruimtelijke ordeningsvraagstukken tot een – op het oog – goed einde te brengen.

In de loop der tijd werd de keerzijde van deze werkwijze steeds duidelijker. De occupatielaag en de ondergrondlaag komen elkaar in de praktijk vroeg of laat toch tegen. Landbouwemissies zorgen voor verontreiniging van grondwatervoorraden, drinkwaterwinning en drainage veroorzaken verdroging van natuurgebieden, teelten worden bedreigd door zoute kwel, woningen ondervinden schade door wateroverlast en bodemdaling veroorzaakt schade aan funderingen en infrastructuur (Deltares et al., 2021; PBL, 2021). Gevolg is dat bij ruimtelijke afwegingen de ondergrond weer steeds meer moet worden betrokken, wat ook het uitgangspunt is van de in hoofdstuk 1 al genoemde beleidsbrief 'Water en bodem sturend' (IenW, 2022).

Maar niet alleen de occupatielaag en de ondergrondlaag moeten op elkaar zijn afgestemd; dit geldt ook voor de verschillende activiteiten binnen de occupatielaag zelf. Deze gaan elkaar steeds meer in de weg zitten. Denk bijvoorbeeld aan natuur en landbouw (de stikstofcrisis), wonen en industrie (gezondheidseffecten grote industriële complexen) of duurzame energie en wonen (geluidshinder door windmolens). Niet alles blijkt inmiddels overal even goed te kunnen. Dat maakt de ruimtelijke ordening extra complex.

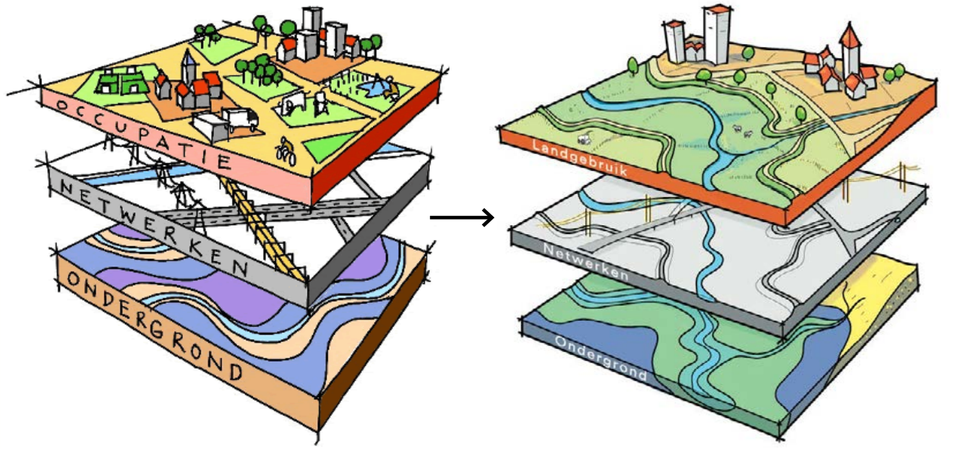
Klimaatverandering stelt het waterbeheer en de ruimtelijke ordening voor nieuwe uitdagingen

Nederland staat, zoals zojuist beschreven, voor een ingewikkeld ruimtelijk ordeningsvraagstuk. De effecten van klimaatverandering komen daar nog bij. Zie deel 2, paragraaf 1.1 en figuur 1.

De lagenbenadering in de ruimtelijke ordening

Er zijn drie ‘lagen’ te onderscheiden in de ruimtelijke ordening (De Hoog, Sijmons & Verschuuren, 1998):

- de *occupatielaag* omvat de menselijke activiteiten wonen, werken en recreëren en de fysieke neerslag daarvan;
- de *netwerklaag* omvat netwerken van infrastructuur met onder meer wegen, spoorlijnen, waterwegen en energie;
- de *ondergrondlaag* omvat het water- en bodemsysteem.



In het plaatje links zijn de drie lagen ontkoppeld (ruimtexmilieu.nl, Peter Dauvelier). Het plaatje rechts illustreert een ruimtelijke ordening waarin water en bodem sturend zijn (Deltares et al., 2021).

De lagen hebben elk hun eigen snelheid. De occupatielaag volgt in veel gevallen het snelle tempo van de mens, de netwerklaag helpt om dit mogelijk te maken. De ondergrondlaag volgt veel meer het trage tempo van de natuur. Het water- en bodemsysteem reageert pas decennia of soms zelfs eeuwen later op wat er in de occupatie- en netwerklaag gebeurt (Pelzer, 2022).

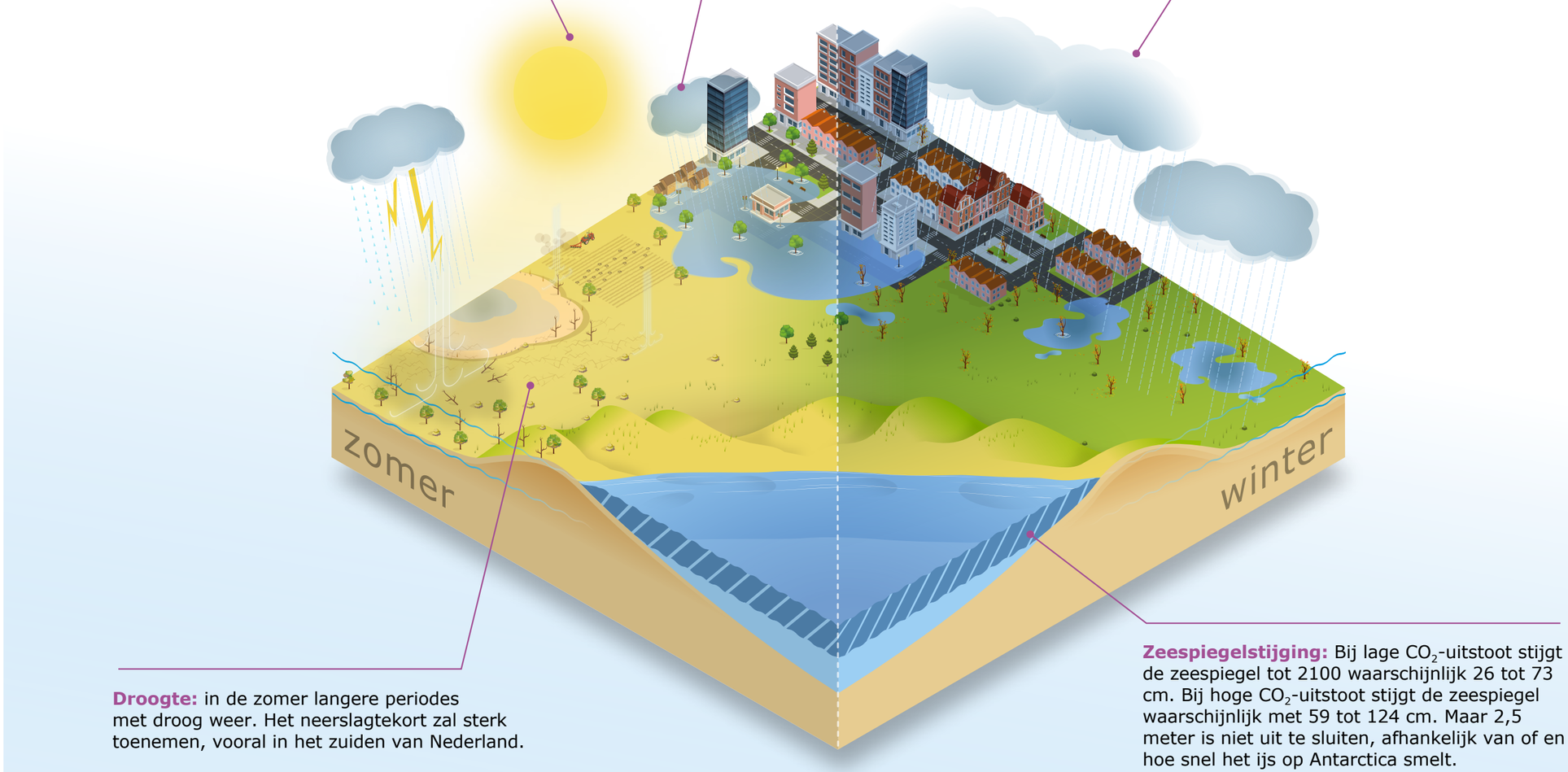
In het kader van dit advies hebben wij voor een aantal gebieden in Nederland op hoofdlijnen geanalyseerd wat de watersector op dit moment doet om wateroverlast te beperken en de waterveiligheid en zoetwater-beschikbaarheid te waarborgen. Oftewel: om de huidige ‘waterstaatkundige condities’ in stand te houden. We zijn ook nagegaan wat de effecten van die werkwijze zijn, hoe klimaatverandering de mogelijkheden verandert om in de waterstaatkundige condities te blijven voorzien en welke vragen en dilemma’s dat oproept voor de ruimtelijke ordening. De analyse is opgenomen in in hoofdstuk 2 van deel 2. In figuur 2 zijn de belangrijkste bevindingen weergegeven.

Figuur 1: Klimaatverandering in Nederland

Hitte: Bij lage CO_2-uitstoot neemt het aantal tropische dagen (warmer dan 30°C) toe van gemiddeld vijf naar negen per jaar. Bij hoge CO_2-uitstoot dertig tropische dagen en elk jaar wel een keer 40°C.

Extreem weer: in de zomer piekbuien. De piekbuien zullen vaker gepaard gaan met onweer, hagel, windstoten en valwinden.

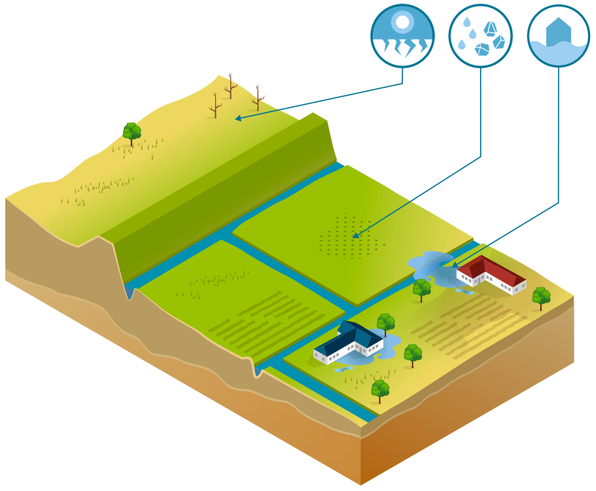
Extreem weer: in de winter langere periodes met nat weer. In de natte periodes zal in het hele land meer neerslag vallen door de aanvoer van vochtige lucht vanaf de Noord-Atlantische Oceaan.



Droogte: in de zomer langere periodes met droog weer. Het neerslagtekort zal sterk toenemen, vooral in het zuiden van Nederland.

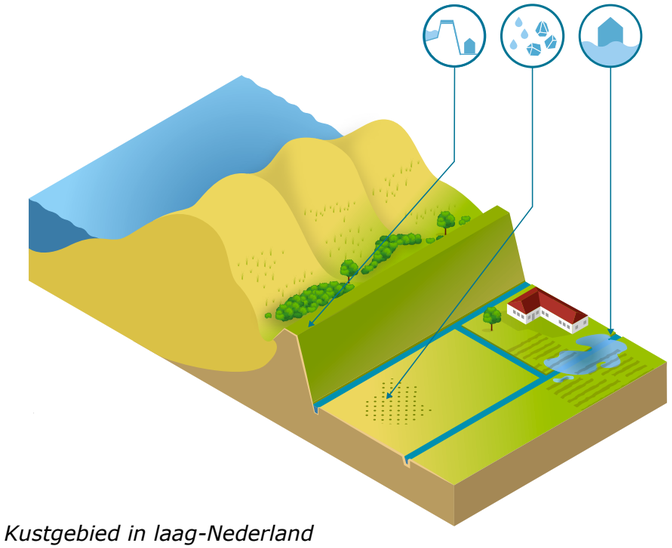
Zeespiegelstijging: Bij lage CO_2-uitstoot stijgt de zeespiegel tot 2100 waarschijnlijk 26 tot 73 cm. Bij hoge CO_2-uitstoot stijgt de zeespiegel waarschijnlijk met 59 tot 124 cm. Maar 2,5 meter is niet uit te sluiten, afhankelijk van of en hoe snel het ijs op Antarctica smelt.

Figuur 2a: Waterstaatkundige grenzen in beeld in laag-Nederland



Droogmakerij in laag-Nederland





Kustgebied in laag-Nederland

droogte *verzilting* *wateroverlast*

waterveiligheid *verzilting* *wateroverlast*

Droogte en verzilting in laag-Nederland

Huidig watersysteem: kunstmatig systeem bestaande uit peilbeheer, wateraanvoer (bij waterte-kort), doorspoelen om verzilting te bestrijden, in de winter snelle afvoer/ontwatering (bij te veel water) ten behoeve van het voorkomen van wateroverlast en de bewerkbaarheid van landbouw-grond.

Effecten huidige werkwijze: bodemdaling, verdroging natuur, schade aan gebouwen en infrastruc-tuur, verzilting, vicieuze cirkel.

Grenzen in beeld: steeds meer water nodig om verzilting te bestrijden, verdere bodemdaling, toenemende zoetwaterbehoefte voor vernatting, waterschaarste.

Ruimtelijke ordeningsvragen: aanpassingsvermogen van de landbouw, mogelijke functiewijziging en herbestemming van gebieden, ruimtevraag voor een robuust natuurnetwerk, mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik (natuur, landbouw, water).

Waterveiligheid en wateroverlast in laag-Nederland

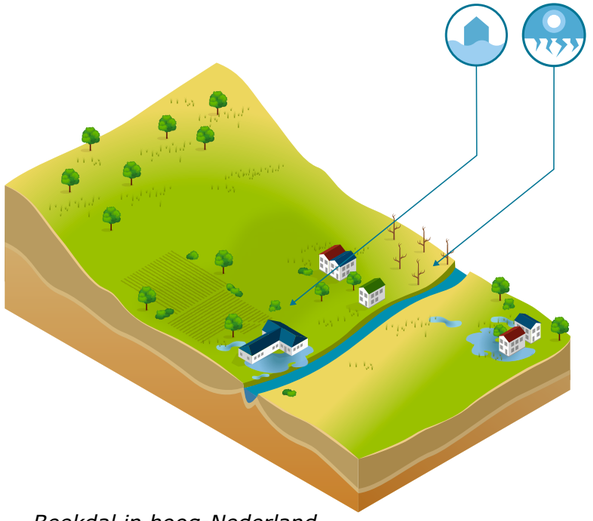
Huidig watersysteem: systeem van primaire en regionale waterkeringen; poldersystemen met hoge gemaalcapaciteit om peilfluctuaties te beperken.

Effecten huidige werkwijze: zandsuppleties nodig in verband met kusterosie, versterking nodig van dijken en sluizen in verband met klimaatverandering.

Grenzen in beeld: op termijn onvoldoende ruimte gereserveerd voor zandwinning voor suppleties, schaarse ruimte en materiaal voor dijkversterking, onvoldoende gemaal- en afvoercapaciteit om aan overlastnormen te voldoen; op lange termijn zijn grootschalige ingrepen nodig voor de waterveilig-heid.

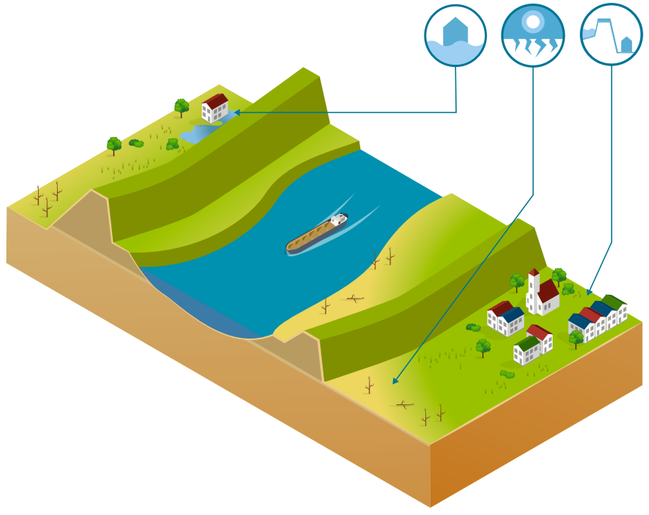
Ruimtelijke ordeningsvragen: hoe lang volstaat een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting, waar binnenstedelijke verdichting en waar buitenstedelijke ontwikkeling, waar ruimte reserveren voor waterkeringen en andere oplossingen?

Figuur 2b: Waterstaatkundige grenzen in beeld in hoog-Nederland



Beekdal in hoog-Nederland





Rivierengebied in hoog-Nederland

wateroverlast *droogte*

wateroverlast *droogte* *waterveiligheid*

Wateroverlast en droogte in hoog-Nederland

Huidig watersysteem: zoetwatervoorziening sterk afhankelijk van grondwater en regenwater, grondwater diep onder oppervlakte, snelle afvoer/ontwatering ten behoeve van landbouw.

Effecten huidige werkwijze: steeds meer druk op diep gelegen grondwater, structurele daling van grondwaterstanden, droogvallende beken, toenemende kwetsbaarheid voor wateroverlast.

Grenzen in beeld: toenemende verdroging, snellere daling grondwaterpeil, onomkeerbare schade aan natuur als gevolg van landbouw en industrie.

Ruimtelijke ordeningsvragen: aanpassing van landbouw en natuur aan veranderende omstandigheden, waaronder ruimte voor waterberging en infiltratie; strijdige belangen en wensen rond waterstaatkundige condities van verschillende functies (wonen, industrie, landbouw, scheepvaart); locatiekeuze nieuwe woningbouw en industrie.

Waterveiligheid en wateroverlast rivierengebied in hoog-Nederland

Huidig watersysteem: systeem van primaire en regionale waterkeringen, rivieren ‘rechtgetrokken’ ten behoeve van waterafvoer, scheepvaart en recreatie, uiterwaarden fungerend als overloopgebied.

Effecten huidige werkwijze: hoge stroomsnelheid rivierwater, erosie/daling rivierbodems, verdroging uiterwaarden en achterland, beperkte aanvoer sediment.

Grenzen in beeld: toename extreme rivierstanden (hoog en laag), rivierfuncties niet altijd meer mogelijk, verzilting rivieren als gevolg van zeespiegelstijging, grotere bergingscapaciteit nodig.

Ruimtelijke ordeningsvragen: ruimte reserveren voor de afvoer van hoogwater, met welke functies kan gereserveerde ruimte tijdelijk worden benut, terughoudendheid betrachten met ontwikkelingen rond de rivieren.

Het zal steeds moeilijker worden om in de *huidige* waterstaatkundige condities te kunnen blijven voorzien

Als gevolg van de stijgende zeespiegel, extremere weersomstandigheden en grilliger verlopende rivierafvoeren zijn steeds meer inspanningen nodig om de huidige waterstaatkundige condities, en daarmee het huidige ruimtegebruik, zonder meer te kunnen voortzetten. Er zullen vroeg of laat grenzen in beeld komen aan wat de watersector kan waarmaken. Deze grenzen zijn vrijwel nooit spijkerhard. Technologische vooruitgang kan bijvoorbeeld grenzen tijdelijk oprekken, waardoor huidige condities en praktijken langer vol te houden zijn. Maar we weten uit de transitieliteratuur dat dit kan leiden tot *lock-ins*: voortgaan op een uiteindelijk eindigend pad. Met als consequentie dat de overstap naar alternatieven uiteindelijk alleen maar moeilijker en kostbaarder zal zijn. Dit hangt ook af van politieke keuzes, die mede worden gemaakt op basis van een afweging van belangen en van financiële en maatschappelijke kosten en baten – nu en in de toekomst.

Klimaatbestendige ruimtelijke ordening vraagt al op korte termijn om keuzes over manieren om te voorzien in waterstaatkundige condities

Al op korte termijn ligt de vraag voor hoe moet worden voorzien in waterstaatkundige condities die de samenleving nu nog vaak als vanzelfsprekend beschouwt. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt op het gebied van de zoetwatervoorziening en het beperken van wateroverlast:

- *Zoetwatervoorziening*. Er is nu al veel zoetwater nodig voor het tegengaan van bodemdaling in veenweidegebieden, verzilting van de kuststreek en landbouwschade bij langdurige droogte op de hoge zandgronden. Die problemen – én de vraag naar zoetwater om ze op te lossen – nemen alleen maar toe naarmate door klimaatverandering droge zomerse periodes steeds langer zullen duren en vaker zullen voorkomen, terwijl juist dan zoetwater schaars zal zijn.
- *Beperking wateroverlast*. De 'Limburgbui' uit 2021 heeft laten zien hoe piekbuien in combinatie met hoge waterstanden in de rivieren tot steeds moeilijker te voorkomen wateroverlast kunnen leiden. En de wateroverlast als gevolg van de overvloedige regenval in de winter van 2024 noopt tot beslissingen over bijvoorbeeld het wel of niet afvoeren van overvloedig grondwater en hoe dat te doen.

Maar ook bij vraagstukken die op de langere termijn spelen, zijn op korte termijn al keuzes aan de orde met gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Recent is verkend hoe Nederland ook bij vijf meter zeespiegelstijging veilig en leefbaar kan worden gehouden (IenW & Deltacommissaris, 2024). Daarvoor bestaan verschillende denkrichtingen: meebewegen (landgebruik en samenleving passen zich zoveel mogelijk aan aan de stijgende zeespiegel), beschermen (continueren van het huidige waterbeheer) en zeewaarts (aanleggen van een groot meer voor de kust van Zuidwest-Nederland). De conclusie in de verkenning luidt dat er weliswaar nog geen keuze hoeft te worden gemaakt uit deze denkrichtingen, maar dat het wel heel belangrijk is om bij ruimtelijke plannen en investeringen in infrastructuur al rekening te houden met klimaatverandering.

Alle denkrichtingen vragen ruimte voor waterbouwkundige maatregelen (zoals dijkversterking) én ruimte voor het afvoeren, bergen en vasthouden van water. Daarbij zijn grote 'systeemkeuzes' aan de orde. Er zijn

bijvoorbeeld beslissingen nodig over de afvoerverdeling van de Rijntakken, over een open of gesloten Rijnmond, over het bergen van rivierwater in de Zuidwestelijke Delta of in een aan te leggen kustmeer. De denkrichtingen geven ook aanleiding om te reflecteren op de verschuiving van gebruiksfuncties naar andere gebieden, de aanpassing van het landgebruik aan nieuwe omstandigheden en de keuzes die bij dat soort scenario's horen. Een zeespiegelstijging van vijf meter, die zich naar verwachting pas over een paar honderd jaar voordoet, heeft dus nu al betekenis voor de ruimtelijke ordening. Voor het opvangen van de eerste halve of hele meter zeespiegelstijging, die zich al voor het eind van deze eeuw kan voordoen, geldt dat eens temeer.

Een goed voorbeeld van het voorgaande is de Maeslantkering bij Hoek van Holland. Deze kering is van cruciale betekenis voor de waterveiligheid van de buitendijkse gebieden in de regio Rotterdam-Drechtsteden. Zij bereikt in de tweede helft van deze eeuw het einde van haar levensduur en biedt dan naar verwachting niet meer voldoende veiligheid. Er zijn diverse alternatieve opties denkbaar ter vervanging van de bestaande kering. Elk daarvan heeft uiteenlopende gevolgen voor het ruimtegebruik (Jonkman, 2024). Elke optie kent bovendien een lange voorbereidings- en realisatietijd van verscheidene decennia. Het tijdig voorbereiden en maken van keuzes is daarmee uitermate belangrijk en urgent.

2.2 Belemmerende factoren

Nederlanders zijn het veilige, waterrijke leven achter de dijken vanzelfsprekend gaan vinden

Om Nederland op de lange termijn klimaatbestendig te laten zijn is nú actie nodig. De beleidsambities uit de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' (IenW, 2022) zijn daarvoor een eerste noodzakelijke stap. Maar in de praktijk blijkt het loslaten van het mantra 'alles kan overal' niet gemakkelijk te zijn. Dat komt doordat de meeste Nederlanders er als vanzelfsprekend op vertrouwen dat het waterbeheer bij de overheid in goede handen is. Zij weten weliswaar dat ons land alleen bestaat bij de gratie van goed onderhouden dijken en andere maatregelen om het water te beheersen, maar zij hoeven daar in de dagelijkse praktijk weinig rekening mee te houden.

Dat vertrouwen in het waterbeheer van de overheid is op zichzelf gerechtvaardigd. Al sinds eeuwen is het waterbeheer goed georganiseerd en doen waterbeheerders alles wat nodig is om Nederland waterveilig te houden, overtollig water af te voeren en in de vraag naar zoetwater te voorzien. De waterschappen en Rijkswaterstaat zijn van oudsher ingesteld op 'dingen mogelijk maken': het faciliteren van wensen vanuit de verschillende economische en maatschappelijke sectoren en het voorkomen dan wel oplossen van watergerelateerde problemen.

Nederlanders zijn het daardoor vanzelfsprekend gaan vinden dat alles overal kan. En mocht het een keer misgaan, dan vertrouwen ze erop dat de overheid de kosten van schade en herstel voor haar rekening neemt en de

getroffenen compenseert. Omdat alles zo tot in de puntjes geregeld is, lijkt het er soms op alsof we helemaal geen rekening meer hoeven te houden met het water. Dit is zo diep verankerd in onze cultuur, dat een ommezwaai in het denken – de bewustwording van klimaatrisico's – niet zo gemakkelijk te bewerkstelligen is. Dat uit zich in een aantal belemmeringen voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening:

1. Maatschappelijke opgaven in de 'occupatielaag' zijn in de praktijk leidend in het ruimtelijk beleid.
2. De inbreng van de waterbeheerder weegt onvoldoende mee in ruimtelijke afwegingen.
3. Politiek en bestuur zijn beducht om vertrouwen van investeerders te ondermijnen.
4. De ruimtelijke ordeningspraktijk is te veel gericht op zekerheid en continuïteit.
5. Financiële prikkels om klimaatverandering mee te wegen bij investeringskeuzes ontbreken.
6. Grondeigendom is sterk sturend bij ruimtelijke beslissingen.
7. Oplossingsruimte buiten de landsgrenzen is onvoldoende in beeld.

Wij lichten deze met elkaar samenhangende belemmeringen hieronder nader toe.

1. Maatschappelijke opgaven in de 'occupatielaag' zijn in de praktijk leidend in het ruimtelijk beleid

Zoals hiervoor betoogd zijn woningbouw, landbouw, industrie, energievoorziening en mobiliteit (oftewel de activiteiten in de occupatielaag) lange tijd leidend geweest bij de integrale belangenafweging in het ruimtelijk beleid van de overheid. Met de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' (IenW, 2022) en de bijbehorende vervolgacties wordt nu geprobeerd deze gegroeide praktijk te kantelen. In andere beleidsdocumenten zoals de voorbereidende documenten voor de nieuwe Nota Ruimte is deze kanteling al enigszins zichtbaar (BZK, 2023a).

Een valkuil die we echter waarnemen is dat water (en bodem) slechts als één van de af te wegen sectorale belangen wordt meegewogen, in plaats van als de eerste basisvoorwaarde voor ontwikkelingen. Bovendien zien we dat in de vertaalslag van papier naar praktijk de concrete ruimtelijke ordeningsbesluiten die van dag tot dag in Nederland worden genomen nog niet in overeenstemming zijn met het uitgangspunt 'water en bodem sturend'.

De standaardinstelling in het ruimtelijk beleid is nog steeds: de gebruikswaarde van ruimte voor activiteiten in de occupatielaag is leidend. De kwaliteit van de onderlaag (en daarmee de toekomstwaarde van ruimte) is hooguit leidend als het zo uitkomt. Dat levert een belemmering op voor klimaatadaptieve ruimtelijke ordening. Daar komt bij dat andere maatschappelijke opgaven, waaronder opgaven die spelen in de leefomgeving (zoals het terugdringen van de uitstoot van stikstof en CO_2), vaak urgenter worden gevonden. De bestuurlijke wil en daadkracht om daarbovenop ook nog eens volop aan de slag te gaan met opgaven rond klimaatadaptatie en water en bodem is niet overal aanwezig – hoewel daarvoor, zoals we zullen schetsen in de volgende paragraaf, wel degelijk kansen liggen.

2. De inbreng van de waterbeheerder weegt onvoldoende mee in ruimtelijke afwegingen

In het verlengde van het vorige punt signaleren wij, dat de inbreng van de waterbeheerders nog steeds onvoldoende meeweegt bij ruimtelijke afwegingen. Met 'water en bodem sturend' hebben de waterbeherende organisaties een titel gekregen om een grotere rol te spelen in ruimtelijke ordeningsprocessen.[2] Die positie is bovendien versterkt met de 'weging van het waterbelang' in het kader van de invoering van de Omgevingswet (zie kader).

Weging van het waterbelang in de Omgevingswet

In de Omgevingswet, die per 1 januari 2024 is ingegaan, is de 'weging van het waterbelang' opgenomen. Dit houdt in dat gemeenten bij het opstellen van het omgevingsplan rekening moeten houden met de gevolgen van geplande ingrepen voor het beheer van watersystemen. De verplichting voor het afwegen van de waterbelangen geldt daarnaast ook voor provinciale omgevingsverordeningen waarin regels worden gesteld voor de evenwichtige toedeling van functies aan locaties in de provincie en voor projectbesluiten. De verplichte weging van het waterbelang is krachtens de Omgevingswet ook van toepassing op de provinciale omgevingsverordening en op projectbesluiten van waterschappen, provincies of Rijk. De afspraak uit het Bestuursakkoord Water om bij alle ruimtelijke plannen een watertoetsproces te doorlopen, blijft gelden.

De weging van het waterbelang gaat over alle relevante wateraspecten: wateroverlast, overstromingsrisico's, droogtebestrijding en de kwaliteit van watersystemen (inclusief de bescherming van de kwaliteit van het grondwater en de omgang met huishoudelijk afvalwater in het buitengebied) (STOWA, 2023). Voorbeelden van ingrepen die gevolgen kunnen hebben voor het beheer van watersystemen zijn verharding van de bodem door bestrating die de mogelijkheden voor wateropvang inperkt of bebouwing die gevolgen heeft voor toekomstige waterwinning.

De Omgevingswet regelt dat het waterbelang expliciet moet worden meegewogen in de belangenafweging, zowel inhoudelijk als procedureel. De weging van het waterbelang is daarmee iets versterkt ten opzichte van de oude situatie, waarin enkel een procedurele afstemmingsbepaling van kracht was (de 'watertoets'). Bij de weging van het waterbelang moeten gemeenten de opvattingen van de waterbeheerder (het waterschap of Rijkswaterstaat) betrekken. Hoe de gemeente dat doet, mag zij zelf bepalen. De weging van het waterbelang moet plaatsvinden vóórdat een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling in het omgevingsplan wordt vastgelegd. De bedoeling is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder ten behoeve van die belangenweging tijdig en intensief contact hebben met elkaar (IPLO, 2024).

In de praktijk zien we echter dat de weging van het waterbelang nog onvoldoende bijdraagt aan klimaatbestendige locatiekeuzes. De weging vindt nu in de regel vooral plaats bij het opstellen of aanpassen van het

2 Ook bij de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 was het voornemen om de waterschappen beter te laten optrekken met de ruimtelijke ordeningspartners ten behoeve van de omgevingskwaliteit (UvW, 2008).

gemeentelijke omgevingsplan, onder meer met het oog op nieuwe woningbouwlocaties. De locatiekeuze is echter op dat moment vaak al gemaakt. De weging van het waterbelang leidt dan hooguit tot een klimaatbestendiger inrichting – niet tot een andere locatiekeuze.

Het uitgangspunt van de Omgevingswet is 'decentraal, tenzij'. Voor veel ruimtelijke beslissingen is de gemeente het geëigende schaalniveau, maar voor locatiekeuzes is ook het regionale en zelfs het nationale schaalniveau van belang. De woondeals die het afgelopen jaar zijn gesloten tussen Rijk en regio laten zien dat op het regionale schaalniveau de meer strategische afwegingen over klimaatbestendige ruimtelijke ordening dienen te worden gemaakt. Verschillende waterbeheerders besloten bijvoorbeeld om de woondeals niet mede te ondertekenen uit onvrede over de gekozen locaties.

De Omgevingswet stelt bovendien geen eisen aan de manier waarop de waterbeheerder wordt betrokken bij de weging van het waterbelang. In de praktijk zijn er nogal wat verschillen in hoe waterbeheerders worden betrokken én hoe zij hun rol invullen. Ook dat vormt een potentiële belemmering voor het maken van klimaatbestendige ruimtelijke keuzes. Er zijn onder waterbeheerders voorlopers; zij investeren in de kennis en capaciteiten die nodig zijn voor een betere samenwerking met de collega's uit de ruimtelijke disciplines. Maar waterschappen zijn van oudsher specialistisch, terwijl de ruimtelijke discipline een meer generalistische benadering heeft. In de gesprekken die wij hebben gevoerd werd daarnaast aangehaald dat waterbeheerders vaak moeite hebben om concreet te worden over specifieke ruimteclaims voor waterberging. Terwijl de ruimtelijke collega's voor bijvoorbeeld de woningbouwopgave zo'n claim wél concreet op tafel leggen.

Cultuurverschillen spelen eveneens een rol. Waterschappen zijn van oudsher faciliterend en gericht op ontwikkelingen mogelijk maken. Grenzen aangeven vergt een omslag in denken en handelen, zowel ambtelijk als bestuurlijk. De bereidheid om die draai te maken verschilt tussen waterschappen. Maar ook tussen provincies en gemeenten bestaan verschillen in hoe de samenwerking met de waterschappen wordt opgezocht en vormgegeven. Om tot de samenwerking te komen die nodig is voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening zal, zowel ambtelijk als bestuurlijk, moeten worden gewerkt aan het kweken van begrip voor elkaars professionaliteit en aan de vaardigheid om elkaar optimaal aan te vullen (zie ook Puylaert, 2023).

3. **Politiek en bestuur zijn beducht om vertrouwen van investeerders te ondermijnen**

Veel politici en bestuurders, zeker buiten de kring van direct betrokkenen op het gebied van ruimtelijke ordening en water, beschouwen zoetwatertekorten, wateroverlast en verzilting als tijdelijke of lokale problemen. En hoewel dat beeld onder invloed van actuele gebeurtenissen snel blijkt te kunnen kantelen, wordt klimaatadaptatie nog vaak gezien als een waterveiligheidsvraagstuk van de lange termijn.

Bij die houding speelt ook een rol dat aan het vraagstuk van klimaatadaptatie ongemakkelijke toekomstbeelden kleven. Als het gaat om de waterveiligheid van laag-Nederland op de lange termijn, nodigen verontrustende

toekomstbeelden als ‘Amersfoort aan Zee’ niet uit om het gesprek aan te gaan over klimaatadaptatie. Daarbij speelt ook de angst dat investeerders, bedrijven en burgers het vertrouwen verliezen in de toekomstige bewoonbaarheid en bewerkbaarheid van ons land een rol. Er bestaat bij sommige politici en bestuurders de vrees dat met het aanzwengelen van een maatschappelijk debat over het vraagstuk van klimaatadaptatie een *selffulfilling prophecy* van leegloop en achteruitgang in gang wordt gezet.

4. De ruimtelijke ordeningspraktijk is te veel gericht op zekerheid en continuïteit

Bij het werken aan klimaatbestendige ruimtelijke ordening hebben overheden te maken met diverse onzekerheden. Onzekerheden over de snelheid en gevolgen van klimaatverandering, over demografische en economische ontwikkelingen en over de transities die zich voltrekken op het gebied van energie, grondstoffen en biodiversiteit. Kennis en onderzoek kunnen tot op zekere hoogte helpen om die onzekerheden te verkleinen.
Maar niet alle onzekerheden kunnen met onderzoek worden weggenomen – en als het al zou kunnen dan ontbreekt daarvoor simpelweg de tijd, gegeven de urgentie van de opgaven. Overheden zullen daarom ruimtelijke keuzes moeten maken, *ondanks* de onzekerheid. Door keuzes te maken verkleinen zij de onzekerheid en vergroten zij het handelingsperspectief voor partijen in de samenleving.
De bestaande ruimtelijke ordeningspraktijk is nog onvoldoende toegerust op het omgaan met onzekerheid. Zekerheid en continuïteit zijn van oudsher belangrijke pijlers onder de huidige ruimtelijke ordening, die ‘alles kan overal en voor altijd’ als uitgangspunt hanteert (zie ook de volgende twee belemmeringen). Een klimaatbestendige ruimtelijke ordening vraagt om veel meer flexibiliteit en aandacht voor de factor tijd. Als de lange termijn onvoldoende wordt betrokken bij de keuzes die we nu maken, kan het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening onvoldoende meebewegen met onzekere ontwikkelingen.

5. Financiële prikkels om klimaatverandering mee te wegen bij investeringskeuzes ontbreken

Een burger die een woning koopt, een bedrijf dat een vestigingslocatie kiest, een ontwikkelaar die grondposities inneemt: allemaal hebben zij op dit moment weinig financiële prikkels om de gevolgen van klimaatverandering mee te wegen bij hun investerings- of aankoopbeslissingen. Dit komt omdat de huidige prijzen de toekomstige kosten van klimaatadaptatie niet of nog onvoldoende weerspiegelen. De kosten van bijvoorbeeld toekomstige waterschaarste of extra investeringen tegen wateroverlast worden niet meegewogen. Partijen in de samenleving vertrouwen er bovendien op dat de overheid tot in de lengte van dagen de kosten draagt voor ‘droge voeten’ en voldoende zoetwater. Ook gaan ze ervan uit dat, mocht het misgaan, de overheid bijspringt, de financiële schade compenseert en helpt bij het herstel. De klimaatrisico’s die ze lopen spelen zodoende geen concrete rol in hun financiële afwegingen. We lichten hun situaties hieronder kort toe.

Burgers. Voor individuele burgers geldt dat, hoewel de gevolgen van klimaatverandering geleidelijk aan vaker onderwerp van gesprek worden, slechts een enkeling deze echt meeweegt bij bijvoorbeeld de aankoop van een woning. Klimaatrisico’s spelen dan ook vrijwel geen rol in de

prijsvorming van vastgoed. Recent hebben partijen in de financiële sector wel gepleit voor een klimaatlabel voor gebouwen, zodat kopers en aanbieders van woningen een concreet beeld krijgen van klimaatgerelateerde risico's (Bani et al., 2024).

Bedrijven, investeerders en beleggers. Bij investeringskeuzes van bedrijven, investeerders en beleggers vormen klimaatrisico's slechts één van de vele factoren die in ogenschouw worden genomen – en ze vormen zelden een doorslaggevende factor. Er begint zich op dit vlak wel een voorzichtige kentering af te tekenen. Sinds begin 2023 is de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) van kracht (EU, 2022). Deze Europese richtlijn stelt bedrijven onder meer verplicht om te rapporteren over de klimaatrisico's die zij lopen. Ook heeft de Europese Unie (EU) een lijst van duurzame economische activiteiten gepubliceerd die bijdragen aan het doel van de EU om in 2050 klimaatneutraal te zijn (de EU Taxonomie). Activiteiten die bijdragen aan klimaatadaptatie maken hier onderdeel van uit. Dit zou ervoor moeten zorgen dat financiers, investeerders en bedrijven beter zijn geïnformeerd en klimaatadaptatie zwaarder laten wegen in hun (financiële) keuzes.

Ontwikkelaars. Ook bij het innemen van grondposities en het aanwijzen van ontwikkellocaties ontbreekt het aan de nodige financiële prikkels om rekening te houden met water, bodem en klimaatverandering. Financiële overwegingen die op dit moment wél een rol spelen zijn bijvoorbeeld aankoopkosten van de grond, de plankosten en de kosten voor het bouw- en woonrijp maken. Het financiële plaatje voor de lange termijn en het feit dat er forse klimaatadaptatiekosten bij kunnen komen, blijft echter buiten beeld (Pelzer et al., 2023; Boelman & Van der Zaan, 2024). Denk hierbij aan de kosten van extra investeringen in waterberging en waterveiligheid, maatregelen tegen droogte en hittestress, extra onderhoud aan verzakkende infrastructuur en funderingen enzovoort. Er zijn al met al nog weinig financiële prikkels om te kiezen voor een locatie met een geschikt water- en bodemsysteem, terwijl dit aanzienlijke klimaatadaptatiekosten in de toekomst kan opleveren.[3]

6. Grondeigendom is sterk sturend bij ruimtelijke beslissingen

Klimaatadaptatie vraagt in veel gevallen om het heroverwegen van bestaand ruimtegebruik of van bestaande plannen voor nieuwe ontwikkelingen. Dit levert onzekerheid op voor bewoners en bedrijven. Zoals hierboven opgemerkt kan tijdelijkheid van keuzes (waarbij een herbestemming wel wordt vastgelegd, maar pas voor de langere termijn) helpen bij het omgaan met deze onzekerheid.

Grondeigendom vormt hierbij echter geregeld een belemmerende factor. Plekken die in handen zijn van projectontwikkelaars of gemeenten, om te ontwikkelen als nieuwe woon- of werklocatie, zullen namelijk niet snel meer van bestemming veranderen, ook niet als nu blijkt dat ze bijvoorbeeld beter als natuur en waterberging gebruikt kunnen worden. De negatieve financiële consequenties daarvan zijn eenvoudigweg te groot.

Dit probleem speelt vooral bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Overheden en private partijen nemen grondposities in met het oog op toekomstige

3 Er zijn op dit vlak wel recente beleidsontwikkelingen. Zie het *Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving* (IenW, 2024) en de *Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving* (BZK, IenW & LNV, 2023). Beide instrumenten worden toegelicht in deel 2.

ontwikkelingen. Daarbij spelen financiële overwegingen een rol: relatief goedkope (landbouw)grond kan na een bestemmingswijziging met winst worden verkocht en/of worden gebruikt voor vastgoedontwikkeling. Tussen de aankoop en de daadwerkelijke ontwikkeling kan gemakkelijk een periode van enkele decennia zitten. Fundamentele heroverweging van de plannen in het licht van bijvoorbeeld klimaatverandering is vervolgens zelden aan de orde. Daarbij speelt mee dat er in veel gevallen afspraken tussen gemeenten en private ontwikkelaars aan de grondverwerving zijn voorafgegaan.

Deze 'grondpositiegedreven ruimtelijke ordening' leidt er in de praktijk toe dat, ondanks de gevolgen van klimaatverandering, eenmaal gemaakte locatiekeuzes niet snel worden heroverwogen. In plaats daarvan wordt vooral gezocht naar oplossingen in de (klimaatadaptieve) inrichting van een gebied. Veelbesproken voorbeelden hiervan zijn de Gnephoek bij Alphen aan den Rijn en het Vijfde Dorp in de Zuidplaspolder nabij Rotterdam; zie kader.

Woningbouw in polders vindt doorgang, met aangepaste inrichting

Plannen voor woningbouwlocaties in polders zoals de Gnephoek bij Alphen aan den Rijn of het Vijfde Dorp in de Zuidplaspolder nabij Rotterdam lokten de afgelopen jaren afkeurende reacties uit als voorbeelden hoe het niet moet als de ambitie is om water en bodem sturend te laten zijn. Voor de Gnephoek zijn uiteindelijk een aantal voorwaarden geformuleerd waaraan woningbouw moet voldoen: alleen op geschikte bodem, alleen als er geen nadelige gevolgen zijn voor later of elders, alleen als er extra ruimte ontstaat voor natuur (blauw en groen) en alleen als het waterschap in de planuitwerking bindende voorwaarden kan stellen (Kuijken, 2022). Dit heeft geresulteerd in een naar beneden bijgesteld woningbouwprogramma en een klimaatadaptief ruimtelijk ontwerp. Het gebied wordt daarmee op een andere manier ontwikkeld dan in de gangbare praktijk het geval zou zijn geweest. Het voorbeeld illustreert dat water en bodem sturend op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd en toegepast. Maar het voorbeeld roept vooral de vraag op: als de inbreng van de waterbeheerder eerder in het proces en op een hoger schaalniveau was betrokken (belemmering 2) én als de ruimtelijke ordening minder grondpositiegedreven zou zijn geweest, was de locatiekeuze voor nieuwbouw in Alphen aan den Rijn dan ook op de Gnephoek gevallen?

Een recente beleidsbrief van het Rijk over de modernisering van het grondbeleid (BZK, 2023b) bevat plannen om een aantal belemmeringen die voortkomen uit grondeigendom te beperken. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) wil dat grond sneller beschikbaar komt voor gebiedsontwikkeling en dat het bouwen van woningen betaalbaarder wordt. De beoogde veranderingen in het grondbeleid worden in de brief echter niet in verband gebracht met de ambitie om water en bodem sturend te maken in het ruimtelijk beleid. Dat is een gemiste kans, die illustreert hoezeer urgente maatschappelijke opgaven in de occupatielaag nog steeds leidend zijn in het ruimtelijk beleid. De brug tussen de belangen van 'grond' en 'bodem' moet nog geslagen worden.

7. Oplossingsruimte buiten de landsgrenzen is onvoldoende in beeld
Klimaatverandering gaat leiden tot toenemende piekafvoeren in de rivieren. Om stroomafwaarts gelegen woongebieden veilig te houden zijn maatregelen nodig. Die maatregelen, en de daarvoor benodigde ruimte, worden op dit moment nog primair gezocht bínnen de landsgrenzen. Dat beperkt goed beschouwd de oplossingsruimte. Immers, bovenstroomse maatregelen in het stroomgebied over de grens kunnen de piekafvoeren in de landen benedenstrooms (en daarmee de veiligheidsrisico's bij overstromingen) verminderen. De rivieroverstroming in Valkenburg in 2021 had minder ernstig kunnen zijn als er bovenstrooms maatregelen waren getroffen, zoals het bufferen en bergen van water in België (Deltares, 2022).

Ook bij verdelingsvraagstukken in geval van waterschaarste wordt internationale 'waterdiplomatie' steeds belangrijker. Het overleg waaraan Nederland met onder andere Duitsland, België, Frankrijk en Luxemburg deelneemt (deels in internationale riviercommissies), wordt nog onvoldoende gebruikt om op bestuurlijk niveau wederzijdse problemen en afhankelijkheden ter sprake te brengen en naar gezamenlijke oplossingen te zoeken.

Op niet-bestuurlijke niveaus is de samenwerking goed. Experts van kennisinstellingen uit de betrokken landen brengen gezamenlijk vraagstukken in kaart en doordenken mogelijke oplossingsrichtingen. En ook op ambtelijk niveau weet men elkaar op zich goed te vinden. Maar op politiek-bestuurlijk niveau is er ruimte voor verbetering, met name op het gebied van wateroverlast en zoetwatertekorten. Een gemeenschappelijke strategische agenda voor de aanpak van ruimtelijke projecten in het gehele stroomgebied staat nog in de kinderschoenen. Het is in dit verband goed om op te merken dat benedenstrooms gelegen landen zoals Nederland niet alleen de vragende partij zijn. Landen waar rivieren uitmonden in zee hebben namelijk ook wat te bieden. Bijvoorbeeld: van een betere passeerbaarheid van sluizen en stuwen benedenstrooms kunnen bovenstrooms gelegen landen profiteren.

2.3 Klimaatbestendige ruimtelijke ordening als wenkend perspectief

Klimaatverandering stelt ons voor de noodzaak om het ruimtegebruik in Nederland flink aan te passen. Bewoners en gebruikers zullen moeten leren omgaan met hogere temperaturen en met het gegeven dat er bij tijden een overvloed aan water is en op andere momenten juist aanhoudende droogte. Soms zal dat betekenen dat een bestaande ruimtelijke functie moet wijken, omdat deze niet meer vol te houden is.

Wat als de plek waar je woont niet meer veilig te houden is? Of als er niet meer genoeg zoetwater is om je boerenbedrijf voort te zetten? Het maakt veranderingen noodzakelijk die niet gemakkelijk zijn. Zeker niet in een klein land als Nederland, waar elke stukje grond kostbaar is. Het kan voelen alsof we door klimaatverandering onze heerschappij in de strijd tegen het water, toch een bron van nationale trots, beginnen te verliezen en pijnlijke concessies moeten doen.

Maar een ander perspectief is heel wel mogelijk. Klimaatverandering blijft hoe dan ook een uitdaging van formaat, maar er is wel degelijk zicht op een goede afloop. Om te beginnen moeten we onze zegeningen tellen. Nederland is de best beschermde delta ter wereld en heeft een uitstekende uitgangspositie in termen van kennis, welvaart en instituties om de uitdagingen die voor ons liggen te lijf te gaan; iets wat zeker niet geldt voor alle landen met vergelijkbare problemen. We beschikken dus over het juiste gereedschap voor de klus die voor ons ligt. Bovendien kunnen we die klus positief benaderen, door niet de nadruk te leggen op wat we moeten opgeven, maar op waar we naartoe willen werken.

We kúnnen een mooier en beter Nederland creëren, voor onszelf en voor toekomstige generaties. Er gaan onvermijdelijk grote veranderingen plaatsvinden in het ruimtegebruik in Nederland, gegeven de veelheid aan ruimtelijke opgaven waar we voor staan en waarvan klimaatadaptatie er slechts één is. Dat kan een mens doen duizelen. Maar het kan ook inspireren. Er liggen namelijk genoeg kansen om opgaven in samenhang aan te pakken. Sterker nog, alleen door die samenhang te benutten kunnen we in de leefomgeving de vele doelen realiseren die we ons hebben gesteld. De manier waarop we ons aanpassen aan klimaatverandering, en de ruimtelijke keuzes die we daarbij maken, kunnen daarin een grote rol in spelen.

Zo kan het scheppen van ruimte voor water hand in hand gaan met natuurontwikkeling en verbetering van de waterkwaliteit. Noodzakelijke aanpassingen in de landbouw kunnen worden aangegrepen om over te stappen op duurzamere productiemethoden. Door sommige gebieden te vernatten wordt de bodemdaling beperkt – en daarmee de uitstoot van broeikasgassen en het risico op verzakkende huizen. We kunnen landschappen creëren waar een duurzame voedselvoorziening, energieopwekking, recreatie en biodiversiteit op een klimaatbestendige manier samenkomen. En waar het fijn wonen is in een groene en blauwe omgeving. Nieuwe woon- en bouwconcepten – drijvend, verplaatsbaar, op palen of nog weer anders – kunnen ons bovendien niet alleen helpen om te leven met klimaatverandering, maar ook bijdragen aan een circulaire omgang met grondstoffen en aan energieneutraliteit. Kortom, als we de kansen zien en ze benutten is er veel mogelijk (zie ook Coninck et al., 2023). Daarbij zal het helpen om aan te sluiten bij bestaande investeringsagenda's, bijvoorbeeld voor beheer en onderhoud van gebieden. Ieder gebied in ons land wordt weleens op de schop genomen. Dat zijn de momenten om de samenhang te benutten en tegelijk met andere werkzaamheden het gebied klimaatbestendig te maken.

Er zal samenwerking nodig zijn op verschillende fronten. Tussen ons en de natuur bijvoorbeeld; die zullen we moeten gaan beschouwen als bondgenoot. Maar ook tussen mensen onderling. We hebben in Nederland ingenieurs en waterbouwers van wereldklasse. Hun expertise zal onmisbaar zijn en zonder hun technische oplossingen komen we er niet. Maar ook andere invalshoeken zijn nodig, waarin bijvoorbeeld meer nadruk wordt gelegd op ruimte geven aan natuurlijke processen. Ook zijn ideeën nodig over hoe veranderende belangen in de ruimte een plek moeten krijgen door middel van een andere ordening en/of inrichting. Ook politici, bestuurders, ontwikkelaars, bedrijven en burgers zullen hun steentje bij moeten dragen. Samen

moeten we vanuit een vooruitziende blik keuzes maken. Dat zullen keuzes moeten zijn waarmee we de gevolgen van klimaatverandering niet voor ons uit schuiven maar nú ter hand nemen. Het zullen tegelijkertijd keuzes moeten zijn waarmee we voldoende keuzevrijheid laten aan toekomstige generaties om hun leefomgeving vorm te geven. Om dit voor elkaar te krijgen moeten we de hiervoor besproken hardnekkige belemmeringen voor een klimaatbestendige ruimtelijke ordening zien te tackelen. In het slothoofdstuk van dit advies geven we daarvoor een aantal oplossingsrichtingen en aanbevelingen.

Praktijkervaringen met klimaatbestendige ruimtelijke ordening

In het streven naar een meer klimaatbestendige ruimtelijke ordening kunnen we voortbouwen op eerdere ervaringen waarbij een functieverandering heeft plaatsgevonden omdat de grenzen van waterstaatkundige condities in zicht kwamen. Een voorbeeld is het succesvolle programma Ruimte voor de Rivier, waarin de grote rivieren een deel van hun oorspronkelijke stroomgebied ‘terugkregen’. Daarnaast zijn in de Zeeuwse delta diverse landbouwgebieden aangepast of zelfs opgegeven vanwege de verzilting. Hier zijn bijvoorbeeld natuurgebieden gecreëerd, zoals in het Plan Tureluur op Schouwen-Duiveland. Verspreid door het land zijn waterbergingsgebieden gerealiseerd, om wateroverlast te voorkomen, en gaan dijkversterkingen incidenteel al ten koste van bestaande bebouwing.



3 CONCLUSIES

In het vorige hoofdstuk hebben we beschreven wat de effecten zijn van klimaatverandering op de waterstaatkundige condities in ons land en wat de gevolgen daarvan zijn voor het huidige water- en bodemgebruik. Aanpassing van het ruimtegebruik (en daarmee van de ruimtelijke ordening) is op allerlei plekken in Nederland vroeg of laat aan de orde. Maar diverse belemmeringen staan zo'n klimaatbestendige ruimtelijke ordening nu nog in de weg, zo hebben we vastgesteld. In dit hoofdstuk formuleren wij de conclusies die wij aan onze analyse verbinden.

Flexibiliteit wordt de norm voor ruimtelijke ordening: niet alles kan overal en voor altijd

De watersector was lange tijd in staat om de waterstaatkundige condities te scheppen waar bewoners en bedrijven om vroegen. Ruimtelijke keuzes van overheden, burgers en bedrijven konden daardoor losstaan van de eigenschappen van bodem en water. Inmiddels zijn echter, door de stijgende zeespiegel, extremere weersomstandigheden en grilliger verlopende rivierafvoeren, steeds meer inspanningen nodig om de huidige waterstaatkundige condities te kunnen handhaven. Er zijn grenzen aan wat de watersector vermag en aan de collectieve middelen die we aanvaardbaar achten om bepaalde condities te kunnen waarborgen. Als we op de huidige

weg doorgaan, zadelen we toekomstige generaties op met steeds grotere problemen en kosten én een steeds beperktere oplossingsruimte.

De bestaande waterstaatkundige condities zullen hierdoor met de tijd gaan veranderen. Dat stelt de ruimtelijke ordening voor een uitdaging. Het ruimtegebruik zal meer moeten gaan meebewegen met onzekere ontwikkelingen. Het uitgangspunt zal niet meer zijn 'conditie volgt functie' maar 'functie volgt conditie'. Dat vraagt om een ruimtelijke ordening die recht doet aan de grenzen van het water- en bodemsysteem ('niet alles kan overal') én die de flexibiliteit biedt om het ruimtegebruik aan te passen aan veranderende omstandigheden ('niet alles kan voor altijd'). Met het principe van 'water en bodem sturend' is deze beweging ook beleidsmatig ingezet. Flexibiliteit behouden en meebewegen mogelijk maken, vraagt daarnaast ook van de overheid om meer en langer van tevoren ruimte te reserveren voor waterstaatkundige maatregelen die in de toekomst om ruimte vragen.

Zo'n flexibele benadering in de praktijk toepassen gaat niet zonder horten of stoten, want het vormt een breuk met de ruimtelijke ordeningspraktijk en hoe die zich in de loop van de tijd heeft ontwikkeld. In de ruimtelijke ordening zijn van oudsher zekerheid en continuïteit belangrijke eigenschappen. Klimaatverandering vraagt daarentegen om een dynamische ruimtelijke ordening waarin gebruiksfuncties eindig en/of tijdelijk worden en waarin mogelijkheden worden benut om bepaalde functies (bijvoorbeeld recreatie en waterberging) met elkaar te combineren. Zo kan het ruimtegebruik zich in de tijd aanpassen. Die dynamische insteek is ook nodig om bij ruimtereserveringen voor de lange termijn te voorkomen dat schaarse ruimte niet kan worden gebruikt, terwijl we die ruimte hard nodig hebben voor allerlei urgente maatschappelijke opgaven. Met zo'n flexibele benadering wordt de samenleving wendbaarder en worden meer opties opengehouden voor toekomstige generaties.

Het 'watercontract' tussen overheid en samenleving is aan herziening toe

Klimaatverandering stelt grenzen aan wat de samenleving van de overheid kan verwachten als het gaat om het waarborgen van waterveiligheid en zoetwaterbeschikbaarheid en het beperken van wateroverlast, maar ook aan het compenseren van schade als het mis gaat. Klimaatverandering stelt ook grenzen aan het vermogen van overheden om de ruimte te ordenen. De overheid kan niet meer tot in lengte van jaren dezelfde zekerheden bieden aan de samenleving als voorheen. In veel gevallen waren dit overigens al geen zekerheden, maar werden ze door de samenleving wel als zodanig ervaren. Dit (impliciete) 'watercontract' tussen overheid en samenleving is toe aan herziening. Klimaatverandering stelt in de eerste plaats fysiek-technische grenzen aan het vermogen van de overheid om het contract te eerbiedigen. In de tweede plaats leiden de inspanningen die nodig zijn om risico's te beheersen op termijn tot een rekening die de samenleving als geheel niet kan of wil dragen omdat [a] de collectieve kosten niet meer in verhouding staan tot de maatschappelijke opbrengsten of [b] de opbrengsten uitsluitend ten goede komen aan een te kleine groep direct belanghebbenden. Het is om die reden niet vanzelfsprekend dat de overheid ook financieel te hulp zal blijven schieten als het mis gaat.

De rolverdeling tussen overheid en samenleving zal moeten veranderen. De rol van de overheid verschuift voor een deel van het bieden van waarborgen naar het hanteerbaar maken van onzekerheden. Daarmee wordt een groter beroep gedaan op de samenleving en overheden om klimaatbestendige keuzes te maken en daarvoor zelf de verantwoordelijkheid te dragen, ook in financiële zin. Bedrijven, investeerders, burgers en overheden zullen moeten leren om bij hun keuzes beter na te denken; niet alleen over 'waar?', maar ook over 'hoe lang daar?'.

Klimaatbestendige ruimtelijke ordening heeft begrenzing nodig vanuit het waterbeheer

De partijen die ons watersysteem ontwerpen, reguleren en bewaken moeten een belangrijke bijdrage leveren aan een klimaatbestendige ruimtelijke ordening. Zij zullen daartoe wel hun repertoire moeten uitbreiden.

Dit geldt met name voor de waterschappen en Rijkswaterstaat, die van oudsher gewend zijn om technische problemen die zich aandienen te 'fiksen'. Zij zullen vaker moeten meedenken met oplossingen die buiten de gangbare, bewezen praktijken vallen. Ook zullen ze vaker grenzen moeten aangeven en expliciet moeten maken wat de (on)mogelijkheden zijn om in de waterstaatkundige condities voor het ruimtegebruik van burgers en bedrijven te voorzien. Op die manier zullen ze de afwegingsruimte voor de ruimtelijke beslissingen van zowel overheden als de samenleving (burgers en bedrijven) moeten inperken. Om die rol goed te kunnen invullen, is het van belang dat de waterbeheerders hun kennis verder blijven ontwikkelen.

Vervolgens zullen publieke en private partijen deze waterstaatkundige inbreng veel zwaarder moeten meewegen bij hun ruimtelijke keuzes dan ze nu doen. Op basis daarvan kunnen overheden en samenleving – na afweging van maatschappelijke kosten en opbrengsten en de technische haalbaarheid en daarmee gemoeide onzekerheden – keuzes maken over wat nog wel publiek wordt geregeld, waar en wanneer de publieke verantwoordelijkheid verandert of eindigt en waar de samenleving in positie is om eigen keuzes te maken.

Klimaatbestendige ruimtelijke ordening biedt kansen

Klimaatbestendige ruimtelijke ordening is niet alleen noodzakelijk, maar biedt ook kansen. Kansen op een mooier en beter Nederland voor onszelf en voor toekomstige generaties. Kansen om de samenhang tussen verschillende opgaven in de leefomgeving te benutten en daarmee toekomstbestendige economische en maatschappelijke waarde toe te voegen. Kansen om werk met werk te maken door klimaatadaptatie gelijktijdig met andere opgaven in de leefomgeving op te pakken.

Het verzilveren van deze kansen vergt samenwerking tussen politici, bestuurders, investeerders, bedrijven en burgers én om nieuwe en innovatieve ideeën, concepten en samenwerkingsvormen. Het vergt ook keuzes. Keuzes die ervoor zorgen dat we de gevolgen van klimaatverandering niet voor ons uit schuiven, maar nú ter hand nemen. Het zullen tegelijkertijd keuzes moeten zijn waarmee we voldoende keuzevrijheid laten aan toekomstige generaties om hun leefomgeving vorm te geven.



4 AANBEVELINGEN

Wij doen in dit hoofdstuk, op basis van onze analyse van de problematiek en de conclusies die wij daaruit hebben getrokken, tien aanbevelingen om te komen tot klimaatbestendige ruimtelijke ordening. Onze aanbevelingen zijn verdeeld over vier oplossingsrichtingen.

4.1 Oplossingsrichting 1: Zorg ervoor dat ruimtelijke keuzes van zowel de overheid als de samenleving zo veel mogelijk rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering

1. Zorg met een 'waterkalender' systematisch voor tijdige en publiek beschikbare informatie over veranderende waterstaatkundige condities (Rijk en waterschappen)

De overheid moet niet alleen zelf klimaatbestendige ruimtelijke keuzes maken, maar ook de samenleving in positie brengen om dat te doen. Ze zal moeten helpen om de onzekerheden rond de gevolgen van klimaatverandering hanteerbaar te helpen maken. De waterbeheerders (Rijk en waterschappen) dienen daartoe systematisch informatie te verschaffen over de termijn waarop de geldende condities ten aanzien van wateroverlast, zoetwatervoorziening en waterveiligheid redelijkerwijs houdbaar zijn, respectievelijk op welke termijn dat niet meer zeker is. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de vraag hoe lang verzilting van een gebied nog zal worden bestreden,

Figuur 3: Oplossingsrichtingen en aanbevelingen

Oplossingsrichting 1
Zorg ervoor dat ruimtelijke keuzes van zowel de overheid als de samenleving zo veel mogelijk rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering.

Zorg met een 'waterkalender' systematisch voor tijdige en publiek beschikbare informatie over veranderende waterstaatkundige condities.

Toets alle ruimtelijke visies, plannen en besluiten van de overheid op hun klimaatbestendigheid.



Oplossingsrichting 2
Maak flexibiliteit de nieuwe norm voor ruimtelijke ordening.

Reserveer in omgevingsplannen ruimte voor waterstaatkundige maatregelen.

Benut de mogelijkheden voor tijdelijk ruimtegebruik.

Oplossingsrichting 3
Versterk het instrumentarium voor klimaatbestendige en flexibele keuzes door overheid en samenleving.

Betrek de langetermijnkosten van klimaatverandering bij investeringsbeslissingen.

Stel algemene regels voor klimaatbestendige inrichting.

Weeg het waterbelang bij ruimtelijke besluiten zo vroeg mogelijk en op het juiste schaalniveau.

Maak afspraken met bovenstroomse landen over wateraanvoer en waterberging.

Oplossingsrichting 4
Neem tijdig besluiten over grote systeemkeuzes en de ruimtelijke gevolgen daarvan.

Stel een langetermijnprogramma op gericht op besluitvorming over grote systeemkeuzes.

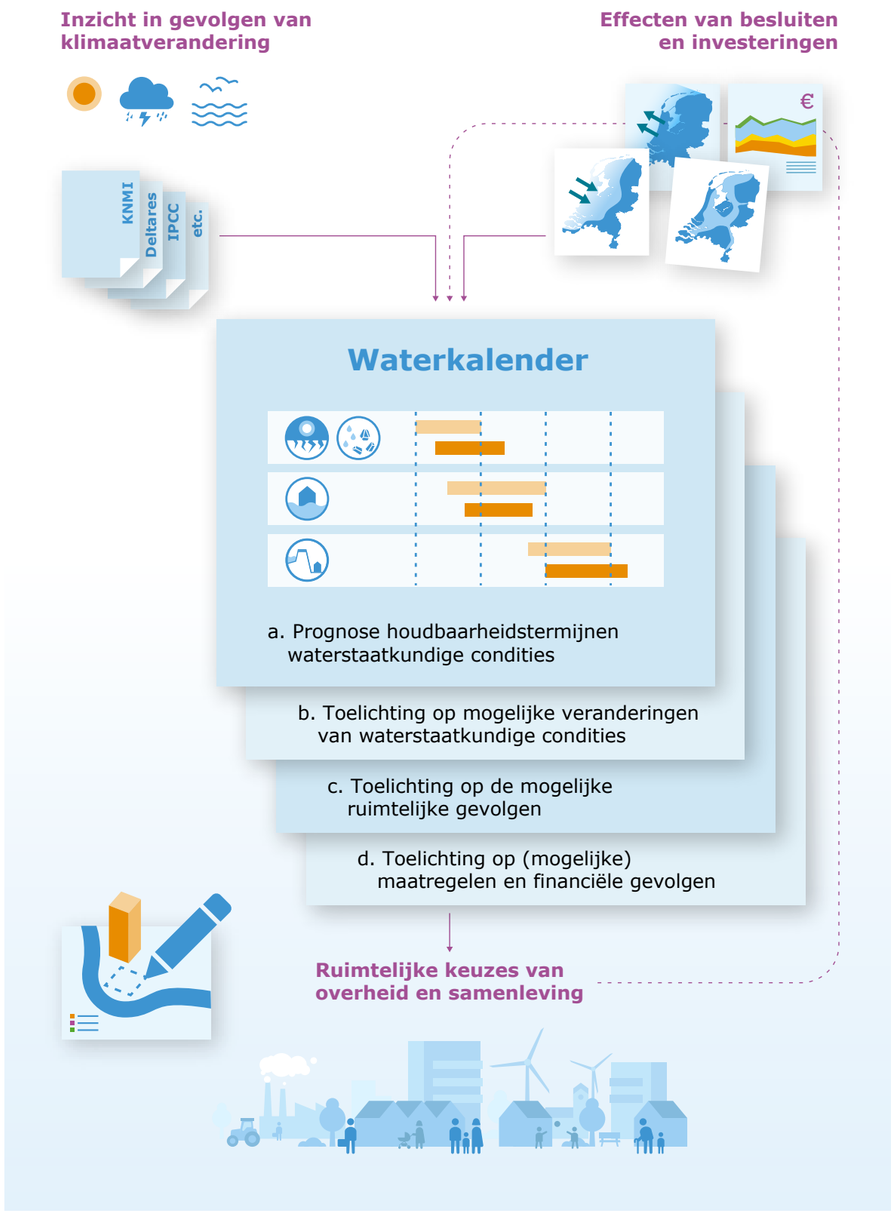
Voer een integraal kennis- en onderzoekprogramma uit voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening.

welke hoeveelheid neerslag zal worden afgevoerd om wateroverlast in woongebieden te voorkomen en hoe lang wij erop kunnen rekenen dat ons land waterveilig is. Het Rijk zal duidelijkheid moeten verschaffen, zowel over de bescherming tegen overstromingen uit zee en de grote rivieren als over de landelijke zoetwatervoorziening. En de waterschappen zullen duidelijkheid moeten geven over de bescherming tegen regionaal en lokaal overstromingsgevaar en wateroverlast en de regionale en lokale beschikbaarheid van zoetwater.

Wij adviseren het Rijk en de waterschappen om deze gegevens systematisch bijeen te brengen in een periodiek te herijken waterkalender. De informatie op de kalender moet de overheid en de samenleving helpen bij het nemen van geïnformeerde besluiten over de ruimtelijke keuzes die voorliggen. Als het gaat om ruimtelijke besluiten van de overheid is de waterkalender een richtinggevend en onderbouwend document voor zowel ruimtelijke plannen en visies in het kader van de Omgevingswet als voor (investerings-)besluiten die burgers en bedrijven zelf nemen en die mede de ruimtelijke ordening in ons land bepalen. De waterkalender zelf is geen besluitvormend document. De informatie op de kalender bevat feiten en op onderzoek gebaseerde voorspellingen (prognoses, verwachtingen).

De kern van de waterkalender is een systematische en voortschrijdende prognose van de houdbaarheidstermijnen van de geldende waterstaatkundige condities. Deze prognose gaat vergezeld van een toelichting. Die geeft waar mogelijk een indicatie van de condities na het verstrijken van de gestelde termijnen en verkent de mogelijke ruimtelijke gevolgen daarvan.

Figuur 4: Waterkalender



De toelichting bevat ook informatie over voorgenomen of vastgesteld beleid voor de periode na het verstrijken van een houdbaarheidstermijn; bijvoorbeeld over het al dan niet compenseren van schade door de overheid.

Wij voorzien tot slot dat de kalender een belangrijke rol kan vervullen bij het stimuleren van het maatschappelijk en politiek debat dat aan de te nemen ruimtelijke beslissingen voorafgaat. Dat debat moet onder meer gaan over de vraag wat de samenleving wel en niet mag verwachten van de overheid als het gaat om de houdbaarheid van waterstaatkundige condities in tijden van klimaatverandering en de betekenis daarvan voor de ruimtelijke ordening van ons land. In hoofdstuk 3 van deel 2 lichten we de inhoud van de waterkalender nader toe.

Voorbeeld bij aanbeveling 1: sturen met waterstaatkundige condities in Waterschap De Dommel

Het Waterschap De Dommel in Noord-Brabant heeft besloten dat een toekomstbestendig watersysteem in 2050 alleen realiseerbaar is door nú het watersysteem op een aantal punten anders in te richten. 'Niet alles kan overal' is daarbij het uitgangspunt. Per gebiedstype is vastgelegd wat er nodig is. Een belangrijk doel is om het (grond)water weer structureel aan te vullen. Daarom wordt ingezet op meer infiltratie, waarvoor onttrekkingen van water op de hoge koppen worden heroverwogen.
Om in de beekdalen voldoende ruimte te hebben voor het opvangen van neerslagpieken worden schaderegelingen afgebouwd. Per 1 januari 2030 – het 'omslagpunt' – wordt strakkere regelgeving van kracht; deze datum is ruim van tevoren bekendgemaakt. In de periode tot het omslagpunt helpt het waterschap landgebruikers om de bedrijfsvoering aan te passen en andere noodzakelijke voorbereidingen te treffen (Waterschap De Dommel, 2024).

2. Toets alle ruimtelijke visies, plannen en besluiten van de overheid op hun klimaatbestendigheid (Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen)
Bij het maken van ruimtelijke keuzes op het gebied van infrastructuur (energie, mobiliteit, grondstoffen), landbouw, wonen, natuur, economie en industrie, zal de overheid consequent de veranderende waterstaatkundige condities moeten betrekken. Ze dient bij elke keuze mee te wegen of de benodigde condities op langere termijn zijn vol te houden en of (c.q. hoe lang) die condities tegen acceptabele maatschappelijke kosten kunnen worden gerealiseerd. De waterkalender reikt een belangrijk deel van de hiervoor benodigde informatie aan. De noodzaak om de veranderende waterstaatkundige condities te betrekken bij ruimtelijke keuzes speelt op alle overheidslagen: op landelijk niveau in de Nota Ruimte, op provinciaal niveau in de provinciale omgevingsvisie en op gemeentelijk niveau in de gemeentelijke omgevingsvisie en het gemeentelijk omgevingsplan.
Ook de Deltacommissaris speelt in dit verband een belangrijke rol. De Deltacommissaris beschikt immers over relevante kennis en heeft overzicht. Hij kan binnen zijn mandaat met adviezen over de ruimtelijke aspecten van het Deltaprogramma een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van inhoudelijke samenhang tussen ruimtelijke keuzes en waterstaatkundige condities.

4.2 Oplossingsrichting 2: Maak flexibiliteit de nieuwe norm voor ruimtelijke ordening

3. Reserveer in omgevingsplannen ruimte voor waterstaatkundige maatregelen (Rijk, provincies, gemeenten)
Ruimtereserveringen zijn belangrijk om in de toekomst verzekerd te zijn van voldoende ruimte voor benodigde waterstaatkundige maatregelen. Daarom moet in de juridisch bindende gemeentelijke omgevingsplannen ruimte worden gereserveerd voor de waterstaatkundige infrastructuur die nodig is om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Het gaat daarbij om ruimte voor de zandige kust, voor waterkeringen en kunstwerken, voor water aan- en afvoer en voor waterberging. De invulling van deze reserveringen zal stapsgewijs concreter worden naarmate meer inzicht ontstaat in wat nodig is.

4. Benut de mogelijkheden voor tijdelijk ruimtegebruik (Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten)
Klimaatadaptatie vraagt om een dynamische ruimtelijke ordening waarin functies eindig en/of tijdelijk kunnen zijn en waarin het gebruik van de ruimte kan worden aangepast aan (nog onzekere) ontwikkelingen. De benodigde omslag naar een wendbare ruimtelijke ordening is te realiseren door het beter benutten van de (juridisch al bestaande) mogelijkheden voor tijdelijk ruimtegebruik. In de context van klimaatverandering verstaan we onder tijdelijk niet een periode van enkele jaren, maar gaat het om ‘denken in decennia’; periodes van twintig tot honderd jaar vooruit. Zo heeft een bewoner, initiatief of bedrijf wel de zekerheid ergens een flinke tijd te kunnen blijven, maar heeft de maatschappij nog ruimte om bij te sturen als de situatie fundamenteel verandert. Door in decennia te denken wordt bovendien voorkomen dat grote delen van het land nu niet kunnen worden gebruikt, omdat zij in de verre toekomst mogelijk nodig zijn voor klimaatadaptatie, terwijl we de ruimte nu hard nodig hebben voor tal van urgente maatschappelijke opgaven.

Een voorbeeld van tijdelijk ruimtegebruik is een gebied tijdelijk een landbouw- of natuurbestemming geven, in afwachting van een toekomstige situatie waarin het gebied mogelijk nodig zal zijn voor waterstaatkundige infrastructuur. Tijdelijk gebruik van een gebied voor het opwekken van duurzame energie, inclusief opruimplicht na beëindiging van de levensduur, is een tweede voorbeeld. Ook voor wonen kan tijdelijk ruimtegebruik worden benut. Innovatieve stedenbouwkundige concepten (met duurzaam materiaalgebruik en verplaatsbare nutsvoorzieningen) staan weliswaar nog in de kinderschoenen, maar kunnen bijdragen aan een wendbaarder ruimtelijke ordening.

4.3 Oplossingsrichting 3: Versterk het instrumentarium voor klimaatbestendige en flexibele ruimtelijke keuzes door overheid en samenleving

5. Betrek de langetermijnkosten van klimaatverandering bij investeringsbeslissingen (gemeenten, provincies, Rijk, projectontwikkelaars, banken, beleggers, ondernemers, huiseigenaren)
Kosten die zich op lange termijn zullen aandienen als gevolg van klimaatverandering moeten nadrukkelijker worden meegenomen bij investeringsbeslissingen van overheden en partijen in de samenleving. We bepleiten het toepassen van een *levensduurbenadering*. Dit houdt in dat alle klimaatgerelateerde kosten die zich tijdens de levensduur van de investering kunnen aandienen, zo goed mogelijk in de financiële afweging worden betrokken. De levensduur van investeringen en het soort kosten dat in de financiële afweging wordt betrokken, zal verschillen met het grondgebruik. De levensduur en kosten van een investering in woningbouw zijn bijvoorbeeld anders dan de levensduur en kosten van een investering in de landbouw. Voor zover kosten niet kunnen worden gekwantificeerd, kan aanvullend een kwalitatieve benadering behulpzaam zijn om te komen tot verantwoorde besluitvorming over locatiekeuze en/of inrichting.

Bij gebiedsontwikkeling zullen alle kasstromen die samenhangen met de exploitatie van grond zo goed mogelijk moeten worden betrokken. Het gaat daarbij zowel om reguliere kosten en opbrengsten uit de grondexploitatie als om extra investeringen in een klimaatadaptieve inrichting en extra kosten voor beheer en onderhoud. Denk bijvoorbeeld aan de kosten van toekomstige waterberging of de kosten van het voorkomen of repareren van verzakkende infrastructuur.

Toepassen van een levensduurbenadering kan leiden tot een andere investeringsbeslissing of locatiekeuze. Zo wordt ook de kans verkleind dat de langetermijnkosten van klimaatverandering terechtkomen bij toekomstige generaties. Bij investeringskeuzes van bewoners (aanschaf woning) en ondernemers (bedrijfsinvesteringen) zal het meenemen van de langetermijnkosten van klimaatverandering eveneens tot klimaatbestendiger keuzes leiden. Recente initiatieven uit de financiële sector dragen hieraan bij. Een voorbeeld is het voorstel voor een klimaatlabel dat de transparantie over klimaatrisico's bij de aankoop van een woning helpt vergroten. Deze manier van werken past binnen een (wenselijke) ontwikkeling, waarin marktprijzen de milieukosten en maatschappelijke schaarstes beter reflecteren en marktpartijen aanzetten tot het nemen van toekomstbestendige investeringsbeslissingen. De overheid kan daaraan bijdragen door bij de eigen investeringen consequent de levensduurbenadering te hanteren.

6. Stel algemene regels voor klimaatbestendige inrichting (Rijk, waterschappen)
In het Besluit kwaliteit leefomgeving, dan wel in verordeningen van de waterschappen, dienen waar mogelijk algemene eisen te worden gesteld aan de inrichting van een gebied met het oog op de klimaatbestendigheid ervan. Zulke eisen kunnen bijvoorbeeld worden gesteld met betrekking tot het kunnen opvangen van regenwater en vervolgens doorwerken in de mogelijkheden voor waterberging en/of waterafvoer. De kosten daarvan

beïnvloeden uiteraard de grondexploitatie, en kunnen daarom ook gevolgen hebben voor locatiekeuzes (zie ook aanbeveling 5).

Voorbeeld bij aanbeveling 6: klimaatregels voor nieuwe gebiedsontwikkelingen in Rijnland

Het Hoogheemraadschap Rijnland in Zuid-Holland heeft vooruitlopend op landelijke regels en richtlijnen voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening alvast enkele klimaatregels verplicht gesteld voor nieuwe, grote gebiedsontwikkelingen. De klimaatregels zijn van toepassing op nieuwe gebiedsontwikkelingen groter dan 5.000 m2. Ze zijn gericht op (a) het voorkomen van overlast door extreme neerslag en langdurige droogte en (b) het zoveel mogelijk vasthouden van neerslag voor nuttig gebruik. Zo moet de '20 millimeter-regel' ervoor zorgen dat een gebied een normale bui met 20 mm neerslag in 24 uur kan opnemen en vasthouden voor droge periodes. De '90 millimeter-regel' moet ervoor zorgen dat een gebied een extreme regenbui met 90 millimeter in 24 uur kan opvangen in de bodem, sloten, open water of andere vormen van wateropslag (Artikel 41.2a waterschapsverordening Hoogheemraadschap van Rijnland). Met het oog op de waterkwaliteit en biodiversiteit moeten bovendien brede sloten van voldoende en afwisselende diepte worden aangelegd en natuurvriendelijke oevers.

7. Weeg het waterbelang bij ruimtelijke besluiten zo vroeg mogelijk mee en op het juiste schaalniveau (Rijk, provincies, waterschappen)

De Omgevingswet en aanvullende afspraken in het Bestuursakkoord Water verplichten alle overheden die ruimtelijke plannen ontwikkelen of hierover besluiten tot het wegen van het waterbelang (voorheen de watertoets). In de praktijk gebeurt dat nu primair bij het opstellen of aanpassen van het gemeentelijke omgevingsplan, onder meer met het oog op nieuwe woningbouwlocaties. De locatiekeuze is echter op dat moment vaak al gemaakt. De weging van het waterbelang leidt dan hooguit tot een klimaatbestendiger inrichting – niet tot een andere locatiekeuze. Daarom bepleiten wij om het waterbelang aan het begin van een ruimtelijk besluitvormingsproces én op een hoger schaalniveau (nationaal en provinciaal) mee te wegen bij de vaststelling van ruimtelijke besluiten. Om die besluiten betekenis te geven in gemeentelijke omgevingsplannen kunnen provinciale instructieregels worden opgesteld. Om het waterbelang beter te waarborgen, verdient het bovendien aanbeveling om afspraken te maken tussen Rijk, provincies en gemeenten om op een meer uniforme wijze de waterbeheerders vroegtijdig en met een helderder mandaat te betrekken in het ruimtelijke besluitvormingsproces.

8. Maak afspraken met bovenstroomse landen over wateraanvoer en waterberging (Rijk, provincies, waterschappen)

In het internationale en bilaterale overleg over stroomgebieden van rivieren die afwateren via ons land (de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems en de kleinere grensoverschrijdende wateren) wordt aandacht besteed aan de verdeling van water in tijden van een teveel aan

water (risico van overstroming) dan wel een tekort aan water (risico van droogte). Tot (besluiten over) gezamenlijke oplossingen heeft dat echter nog maar beperkt geleid. Gelet op de toenemende internationale waterafhankelijkheid van ons land bevelen wij aan dat dit bestuurlijk overleg wordt geïntensiveerd.

4.4 Oplossingsrichting 4: Neem tijdig besluiten over grote systeemkeuzes en de ruimtelijke gevolgen daarvan

9. Voer een integraal kennis- en onderzoeksprogramma uit voor klimaatbestendige ruimtelijke ordening (Rijk)

Het Rijk zal de samenhang tussen veranderende waterstaatkundige condities, de effecten daarvan op gebruiksfuncties en wat dat betekent voor de ruimtelijke ordening moeten versterken en benutten. Dit vraagt om een interdisciplinair, langjarig onderzoeksprogramma waarin onderzoekers, ontwerpers, beleidsmakers en praktijkdeskundigen met elkaar samenwerken. In dat programma kunnen kennis en onderzoek over klimaatverandering, de effecten op waterstaatkundige condities, de gevolgen voor functies en ruimte en mogelijke oplossingsstrategieën worden samengebracht. Te betrekken disciplines zijn waterbouw, stedenbouw, landschapsarchitectuur, planologie, economie, geografie, ecologie, financiën, bestuurskunde en sociale wetenschappen. Het kennis- en onderzoeksprogramma moet bijdragen aan de ontwikkeling van een programma voor besluitvorming over grote systeemkeuzes voor de lange termijn (zie ook aanbeveling 10).

10. Stel een langetermijnprogramma op gericht op besluitvorming over grote systeemkeuzes (Rijk)

Er zijn de afgelopen periode, onder meer in het kader van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging (KPZSS), flinke stappen gezet om de kennis te vergroten over manieren waarop Nederland ook bij forse stijging van de zeespiegel veilig en leefbaar kan blijven. Natuurlijk blijven er nog veel kennis- en onderzoeksvragen over (zie aanbeveling 9). Maar het wordt nu tijd om de vergaarde en nog te vergaren kennis te gebruiken voor het opstellen van een plan dat als basis kan dienen voor concrete besluiten over de grote systeemkeuzes die de komende decennia moeten worden gemaakt. Het gaat in ieder geval om de keuzes die zijn geagendeerd in het KPZSS over de afvoerverdeling van de Rijntakken, over een open of gesloten Rijnmond, over het bergen van rivierwater in de Zuidwestelijke Delta of een aan te leggen kustmeer. Deze systeemkeuzes hebben met elkaar gemeen dat ze een lange voorbereidings- en realisatietijd hebben van verscheidene decennia. Een voorbeeld is de vervanging van de Maeslantkering, die al over ongeveer vijftig jaar aan de orde is. Wij bepleiten daarom bij het kabinet om een (voortschrijdend) programma op te stellen, voorzien van termijnen, waarin wordt uitgestippeld wat nodig is om tot besluitvorming te komen en wanneer op welke onderdelen besluitvorming wordt nagestreefd. Daarmee worden de waterstaatkundige onzekerheden voor de lange termijn geleidelijk kleiner en het handelingsperspectief voor de samenleving om klimaatbestendige ruimtelijke keuzes te maken groter.

DEEL 2 | TOELICHTING EN VERDIEPING

1 KLIMAATVERANDERING IN NEDERLAND: ONTWIKKELINGEN EN BELEID

1.1 Klimaatverandering en de gevolgen voor Nederland

De veranderingen in het klimaat op aarde beginnen steeds voelbaarder te worden. Welke processen spelen hierbij een rol en wat zullen op termijn de gevolgen zijn voor onze veiligheid en voor onze watervoorziening?

Klimaatverandering wereldwijd

Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) heeft in 2021 gerapporteerd dat de opwarming van de aarde zich sneller voltrekt dan eerder was voorzien (IPCC, 2021). Hoe snel de ontwikkeling zal gaan, hangt af van (vooral) de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen. Als wereldwijd de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs worden gehaald, zal rond 2100 de opwarming wereldwijd 1,7°C zijn. Maar als de uitstoot niet substantieel wordt teruggedrongen, kan de wereldwijde opwarming rond 2100 op 4,9°C uitkomen. In een rapport van de Verenigde Naties is recent becijferd dat indien al het wereldwijd voorgenomen beleid daadwerkelijk wordt uitgevoerd, nog altijd een temperatuurstijging van 3°C waarschijnlijk is (VN, 2023). Om onder de 1,5°C van het Klimaatakkoord van Parijs te blijven zullen

enorme extra inspanningen van de hele wereld nodig zijn, bovenop de nu al ingezette maatregelen. Dit lijkt steeds minder realistisch.

Klimaatverandering in Nederland

De gemiddelde temperatuurstijging in Nederland over de afgelopen honderd jaar bedraagt op dit moment al bijna 2°C. Dat is tweemaal zoveel als het mondiale gemiddelde (Deltares, 2021). Het KNMI heeft in oktober 2023 nieuwe scenario's gepubliceerd voor de verwachte klimaatverandering in Nederland tot 2100 (KNMI, 2023). De scenario's laten zien dat Nederland te maken gaat krijgen met een verdere zeespiegel- en temperatuurstijging. De zomers zullen droger worden en de winters natter. De mate waarin deze verschijnselen zullen optreden hangt sterk samen met de mate waarin het wereldwijd lukt om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. In onderstaand kader is een overzicht opgenomen van huidige en verwachte ontwikkelingen.

- *Zeespiegelstijging*. Door het smelten van gletsjers en ijskappen en door uitzetting van het opwarmende water zal de zeespiegel stijgen (KNMI, 2021). De zeespiegel voor de Nederlandse kust is sinds 1890 in totaal bijna 25 centimeter gestegen. De stijging gaat de laatste decennia steeds sneller; de afgelopen dertig jaar steeg de zeespiegel met 2,9 mm per jaar. In een scenario met lage CO_2-uitstoot stijgt de zeespiegel tot 2100 waarschijnlijk 26 tot maximaal 73 cm. In een scenario met hoge CO_2-uitstoot stijgt de zeespiegel waarschijnlijk met 59 tot 124 cm, maar een zeespiegelstijging van 2,5 meter is dan niet uit te sluiten, afhankelijk van of en hoe snel het ijs op Antarctica smelt. Omdat oceanen en ijskappen traag reageren op de opwarming van de aarde, stijgt de zeespiegel na 2100 verder. Bij lage CO_2-uitstoot blijft dit beperkt tot maximaal 3 meter in 2300. Bij een hoog uitstootscenario kan de zeespiegel tegen die tijd 2 tot 6 meter zijn gestegen (KNMI, 2023).
- *Hitte*. De afgelopen decennia is het aantal zomerse en tropische dagen per jaar ruim verdubbeld (KNMI, 2021). De hoogste maximumtemperatuur per jaar is met 2,4°C toegenomen (ANV, 2022). Richting 2100 neemt in een scenario met lage CO_2-uitstoot het aantal tropische dagen (temperatuur boven 30°C) toe van gemiddeld vijf naar negen per jaar. In een scenario met hoge CO_2-uitstoot gaan we toe naar dertig tropische dagen en is er bijna elk jaar wel een dag waarop het 40°C wordt (KNMI, 2023).
- *Extreem weer*. Door klimaatverandering neemt de kans op weersextremen toe (ANV, 2022). Extreem weer manifesteert zich in de vorm van piekbuien (met name in de zomer) en in de vorm van langere periodes met droog weer (vooral in het voorjaar en de zomer) of juist nat weer (vooral in de winter). De piekbuien zullen vaker gepaard gaan met onweer, hagel, windstoten en valwinden. Bij hagelbuien zullen de hagelstenen vermoedelijk groter worden en bij regenbuien zal sprake zijn van fellere windstoten en valwinden. In de droge periodes zal het neerslagtekort sterk toenemen, vooral in het zuiden van Nederland. In de natte periodes zal in het hele land meer neerslag vallen doordat de wind vaker uit het westen zal waaien, met aanvoer van vochtige lucht vanaf de Noord-Atlantische Oceaan (KNMI, 2023).

Gevolgen voor waterveiligheid, wateroverlast en zoetwatervoorziening
De ontwikkelingen van het klimaat vergroten de risico's op overstromingen, wateroverlast en zoetwatertekorten in Nederland. Hieronder beschrijven we deze gevolgen op hoofdlijnen.

Gevolgen voor de kans op overstromingen en wateroverlast
Een hogere zeespiegel vergroot de kans op overstromingen. In de eerste plaats vanuit zee, onder andere door hogere stormvloeden. Maar ook de kans op overstromingen vanuit rivieren stijgt. Rivierwater wordt bij een hogere zeespiegel minder gemakkelijk afgevoerd naar zee, waardoor het water in de rivieren opstuwt. Ook periodes met langdurige neerslag vergroten de kans op overstromingen. Extreme neerslag kan bovendien leiden tot ernstige wateroverlast op plaatsen waar de capaciteit voor regenwaterafvoer onvoldoende is. De kans op extreme regenval is nu al significant groter dan ruim een eeuw geleden (ENW, 2021).
Regenwater zal vaker in plassen op het land blijven staan of land zal overlopen vanuit sloten en beken, vooral in de wintermaanden. Dat vergroot de kans op overlast en schade, zowel in steden en landbouwgebieden. Ook de kans op wateroverlast door stijgend grondwater bij langdurige regenval neemt toe. Landbouw en natuur kunnen hierdoor schade lijden. In stedelijk gebied kan stijgend grondwater overlast veroorzaken, bijvoorbeeld als er kelders en kruipruimtes onderlopen.

Gevolgen voor de kans op tekorten in de zoetwatervoorziening
Regenwater en rivierwater zijn belangrijke bronnen van zoetwater in Nederland. In absolute zin komt er veel meer rivierwater Nederland in (110 miljard m^3 in een gemiddeld jaar) dan er wordt gebruikt (23 miljard m^3). Rivierwater is vooral in de zomer een belangrijke zoetwaterbron, omdat er dan in Nederland meestal sprake is van een neerslagtekort. Bovendien is bij droogte en hitte de verdamping hoog. Door klimaatverandering zal de watertoevoer via de rivieren in de zomer structureel afnemen. Doordat gletsjers in het Alpengebied steeds meer verdwijnen, neemt de hoeveelheid smeltwater af (Deltares, 2021). Dat zal op termijn gevolgen hebben voor onze zoetwatervoorziening. Vooral in droge periodes kan dit problematisch worden. Omdat ook onze buurlanden in de zomer watertekorten zullen hebben, bestaat het risico dat maatregelen die zij nemen om watertekorten tegen te gaan, de beschikbare hoeveelheid water in Nederland zullen verminderen.

In laag-Nederland is ook zoetwater nodig voor het tegengaan van verzilting. De watervraag voor het doorspoelen van landbouwgebieden om verzilting tegen te gaan, kan in de toekomst tijdens extreme droogte verdubbelen (Wolters et al., 2018). Na 2050 neemt door versnelde zeespiegelstijging de noodzaak om maatregelen tegen verzilting te treffen bovendien extra toe. In veenweidegebieden komt daar een extra zoetwaterbehoefte bij als het waterpeil wordt verhoogd om bodemdaling en oxidatie van het veen te verminderen. Voor gebieden in laag-Nederland die geen wateraanvoer krijgen uit de rivieren (Zuidwestelijke Delta) wordt het een uitdaging om de voorraden ondiep zoetwater tijdens droge periodes op peil te houden.

Ook in hoog-Nederland staat de zoetwatervoorziening steeds meer onder druk. Hier zorgt structurele en intensieve ontwatering voor drinkwater en

landbouw voor een toenemende verdroging van natuurgebieden. Er is vaak een beperkte wateraanvoer mogelijk en water wordt onttrokken uit diepere grondwaterlagen. De dalende grondwaterstanden leiden tot – soms onomkeerbare – schade aan natuurgebieden, maar ook tot verminderde opbrengsten in de landbouw (Deltares, 2021). Door vaker voorkomende droogte wordt dit effect versterkt.

1.2 Huidig beleid: veilige, aantrekkelijke en leefbare delta

Ambitie: een veilige, aantrekkelijke en leefbare delta voor toekomstige generaties

Het huidige nationale waterbeleid richt zich op de aanpak van de grote wateropgaven waar Nederland voor staat. Het gaat om opgaven die in de toekomst steeds groter en complexer zullen worden als gevolg van klimaatverandering, bodemdaling, milieuverontreiniging, biodiversiteitsverlies en ruimtedruk. Het hoofddoel is om Nederland ook voor komende generaties veilig, aantrekkelijk en leefbaar houden. Hiertoe heeft het Rijk drie hoofdambities geformuleerd in het Nationaal Water Programma: 1. veilige en klimaatbestendige delta, 2. concurrerende, duurzame en circulaire delta en 3. schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur (IenW et al., 2022a). We zetten in deze paragraaf uiteen hoe het Rijk en de decentrale overheden hieraan werken en welke rol klimaatadaptatie daarbij speelt.

Waterveiligheid: overstromingsrisicobenadering en meerlaagsveiligheid

Nederland heeft de ambitie om de best beschermde delta ter wereld te zijn en te blijven. Inwoners moeten zo goed mogelijk worden beschermd tegen overstromingen – en mocht het toch misgaan, dan moeten de gevolgen worden geminimaliseerd. Daarom wordt gewerkt met zowel de overstromingsrisicobenadering als meerlaagsveiligheid.

Op basis van de overstromingsrisicobenadering mag het risico op overlijden door een overstroming voor iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont niet groter zijn dan 1 op 100.000 per jaar. Dit is het zogeheten basisbeschermingsniveau. Sinds 1996 zijn de normen voor de sterkte van primaire waterkeringen[4] vastgelegd in de Waterwet. In 2017 is voor het bepalen van de normen gekozen voor een nieuwe benadering. De normen voor primaire waterkeringen worden sindsdien vastgesteld aan de hand van het overstromingsrisico. Er wordt daarbij zowel gekeken naar de kans op een overstroming als naar de mogelijke gevolgen die een overstroming zal hebben in termen van schade en dodelijke slachtoffers. De gevolgen van een overstroming verschillen sterk tussen locaties, en daarom verschillen in de nieuwe benadering ook de normen per waterkering. Dit maakt gerichtere investeringen in waterveiligheid mogelijk. In 2050 moeten alle primaire waterkeringen aan de nieuwe wettelijke normen voldoen. De uitvoering van deze operatie is vastgelegd in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Tot 2050 worden 2.000 kilometer aan dijken versterkt en 400 sluizen en gemalen verbeterd (HWBP, 2023).

4 Primaire waterkeringen zijn de dijken, duinen en dammen die ons land beschermen tegen water uit de Noordzee, de Waddenzee, de grote rivieren en het IJssel- en Markermeer.

Een tweede pijler onder het waterveiligheidsbeleid is het concept meerlaagsveiligheid. Dit concept volgt uit de implementatie van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (EU, 2007). Het doel van de richtlijn is om de negatieve gevolgen van overstromingen voor de gezondheid van de mens, het milieu, het culturele erfgoed en de economische bedrijvigheid te beperken. Daartoe wordt gewerkt met meerdere lagen. Het is niet alleen belangrijk om overstromingen te voorkomen (laag 1), maar ook om voorbereid te zijn mocht er toch een overstroming plaatsvinden. Dan is het zaak om door een waterrobuust ruimtegebruik de gevolgen (schade en slachtoffers) te beperken (laag 2) en de crisisbeheersing (rampenplannen, evacuatie en nazorg) op orde te hebben (laag 3). Op advies van de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater zijn daar nog twee lagen aan toegevoegd: vergroten van het waterbewustzijn (laag 0) en inzetten op klimaatrobuust herstel (laag 4) (IenW et al. 2022b).

Wateroverlast: normen afhankelijk van type landgebruik

Het tegengaan van wateroverlast maakt deel uit van het nationale waterbeleid, maar vormt in de uitvoering een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincies, waterschappen en gemeenten.

Provincies gaan over het voorkomen van wateroverlast voor zover het volgt uit regionale wateren. Ze stellen normen voor de frequentie waarmee een gebied mag overstromen. Deze normen verschillen met het landgebruik en variëren van één keer per tien jaar voor grasland tot één keer per honderd jaar voor bebouwd gebied, hoofdinfrastructuur en spoorwegen (STOWA, 2021). Dit is mede afhankelijk van de economische schade die ontstaat als een waterkering faalt. Ze variëren van een kans op een doorbraak van één keer per tien jaar in relatief 'lege' landelijke gebieden tot een kans van één keer per duizend jaar nabij stedelijke gebieden.

Waterschappen moeten als beheerder alle maatregelen treffen die nodig zijn om te voldoen aan de gebiedsnormen voor bescherming tegen overstromingen en de normen voor regionale waterkeringen.

Gemeenten hebben een zorgplicht op het gebied van hemelwater en grondwater. Burgers en bedrijven zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de afvoer van het hemelwater op hun terrein en voor het aanpakken van de gevolgen van overtollig grondwater of juist een lage grondwaterstand. Maar als burgers en bedrijven zich in alle redelijkheid niet kunnen ontdoen van het hemel- of grondwater op hun terrein, ligt er een taak voor de gemeente.

Zoetwatervoorziening: besparen, vasthouden, bergen, aanpassen, afvoeren

Het nationale beleidsdoel voor zoetwater is dat Nederland in 2050 "weerbaar moet zijn tegen zoetwatertekorten" (IenW et al., 2022a). Het Rijk werkt met de regio's aan plannen en maatregelen om de beschikbaarheid van zoetwater te waarborgen en watertekorten te voorkomen en terug te dringen. Uit de droge jaren van 2018, 2019 en 2020 is geleerd dat het belangrijk is om het water beter vast te houden, te bergen en op te slaan, zodat het grondwater wordt aangevuld. Ook is de les getrokken dat het landgebruik beter moet worden afgestemd op de beschikbaarheid van en de behoefte aan zoetwater. Voldoende zoetwater van goede kwaliteit kan op dit

moment al niet altijd en overal beschikbaar worden gesteld. In de toekomst zal dat nog minder het geval zijn (IenW et al., 2019). Het beschikbare water moet daarom 'slimmer' worden verdeeld over de watervragers in een gebied. Daarbij hoort ook dat, als de gezamenlijke inzet onvoldoende blijkt, sommige watervragende partijen minder water zullen krijgen dan zij nodig hebben. De daarmee samenhangende schade zullen zij moeten accepteren. Wanneer de waterbeheerder (waterschap of Rijkswaterstaat) stelt dat er sprake is van een feitelijk watertekort, wordt de wettelijke verdringingsreeks gevolgd (zie kader) (IenW, 2021).

Verdeelsleutel bij watertekort: de verdringingsreeks

De verdringingsreeks geeft een rangorde van maatschappelijke en economische behoeften, die bij (dreigende) watertekorten bepalend is voor de verdeling van het beschikbare oppervlaktewater. De verdringingsreeks bestaat uit vier categorieën. Bij een dreigend watertekort worden de belangen in categorie 4 als eerste gekort.

Categorie 1: stabiliteit van waterkeringen en voorkomen van onomkeerbare schade aan de natuur;

Categorie 2: leveringszekerheid van drinkwatervoorziening en energievoorziening;

Categorie 3: water voor tijdelijke beregening van kapitaalintensieve gewassen en industrieel proceswater;

Categorie 4: onder andere scheepvaart, landbouw, natuur, industrie en recreatie.

Ten behoeve van zoetwateraanvoer in West-Nederland is de zogenoemde Klimaatbestendige Wateraanvoervoorziening ingevoerd. Deze voorziening wordt ingezet zodra de Rijnafvoer te laag wordt en de inlaatpunten voor de productie van drinkwater langs de Hollandsche IJssel dreigen te verzilten. Er wordt dan minder water ingelaten uit de Hollandsche IJssel en in plaats daarvan wordt water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek naar West-Nederland aangevoerd (IenW et al., 2022). De nationale zoetwaterstrategie voor de lange termijn wordt de komende jaren herzien. Aandachtspunten zijn: meer flexibiliteit in de verdeling van zoetwater vanuit het hoofdwatersysteem, zoetwaterbuffers in het hoofdwatersysteem en het voorkomen van verzilting van inlaatpunten.

Internationale afstemming over rivierafvoer Rijn, Maas, Schelde en Eems

De ligging van Nederland in het stroomgebied van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems maakt Nederland op het punt van waterveiligheid en zoetwaterbeschikbaarheid deels afhankelijk van andere landen. Daarom wordt hierover zowel in internationaal verband als binnen EU-verband samengewerkt. Voor de Rijn neemt Nederland deel in de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR), voor de Maas in de Internationale Maascommissie en de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie, voor de Schelde in de Internationale Scheldecommissie en de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie en voor de Eems in de Internationale Stuurgroep Eems. Aanvullend daarop vinden er bilaterale en trilaterale overleggen plaats, bijvoorbeeld over de grensoverschrijdende regionale wateren.

Waterafvoer en waterveiligheid bij hoge waterstanden in de rivieren zijn van oudsher standaard bespreekpunten bij deze overleggen. Sinds de droge jaren in de periode 2018-2022 staat ook droogte op de agenda. De Rijncommissie loopt hierin voorop, de andere riviercommissies volgen. In het programma *Rijn 2040* (ICBR, 2020) zijn eerste stappen gezet naar een gezamenlijke aanpak van de effecten van laagwater. Er worden gezamenlijk beoordelings- en oplossingscriteria ontwikkeld voor lage rivierwaterstanden. Ook worden de laatste IPCC-scenario's vertaald naar klimaat- en afvoerscenario's voor het Rijnstroomgebied. De Internationale Maascommissie wordt gewerkt met een plan van aanpak laagwater, waar verschillende acties uit voortvloeien. Een onderdeel daarvan is de publicatie van een wekelijks laagwaterbericht. De droogte en laagwaterproblemen van de laatste jaren hebben de internationale riviercommissies ertoe gebracht om tijdens het droogteseizoen gezamenlijke droogteberichten uit te brengen (IenW et al., 2022).

Overkoepelende strategie: adaptief deltamanagement

Een centraal element in het Nederlandse beleid voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening is adaptief deltamanagement. Kenmerkend voor deze aanpak is dat ver vooruit wordt gekeken naar opgaven die zich in de toekomst zullen voordoen, om vervolgens op basis van de kennis die dat oplevert, maatregelen te nemen die in het hier en nu nodig zijn. Flexibiliteit van gekozen oplossingen is een belangrijk aandachtspunt; ze moeten immers gedurende de voorbereidings- en realisatieperiode (die soms decennia in beslag zal nemen) kunnen meegroeien met nieuwe inzichten en omstandigheden. Voor realisatie zijn niet alleen voldoende tijd en middelen nodig, maar ook voldoende ruimte. Fysieke ruimte is daarmee ook een belangrijke randvoorwaarde voor succesvol adaptief deltamanagement.

Nu de zeespiegelstijging versnelt, wordt onderzocht hoe adaptief delta-management kan worden gebruikt als het waterbeheer sneller dan verwacht of sprongsgewijs tegen zijn grenzen aanloopt en een minder geleidelijke, meer 'transformatieve' strategie nodig is (IenW et al., 2023a). Hiervoor hebben IenW en de staf Deltacommissaris het Kennisprogramma Zeespiegelstijging opgezet. Hierin wordt samengewerkt met het KNMI, Rijkswaterstaat, kennisinstellingen en ingenieursbureaus. Ook de regio's van het Deltaprogramma zijn nauw betrokken. Het Expertisenetwerk Waterveiligheid en het Expertisenetwerk Zoetwater en Droogte toetsen de uitgangspunten van het kennisprogramma en de herkenbaarheid van de onderzoeksresultaten.

1.3 Klimaatadaptatie in het ruimtelijk beleid

We beschrijven hier kort drie lopende beleidsinitiatieven die relevant zijn voor het verband tussen klimaatverandering en ruimtelijke orde-ning: Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie, de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' (inclusief het Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving) en de Landelijke maatlat voor een groene, klimaat-adaptieve gebouwde omgeving.

Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie

Naast waterveiligheid en zoetwater, besteedt het Deltaprogramma ook aandacht aan ruimtelijke adaptatie. Dat gebeurt in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Dit is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk om Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te hebben ingericht. Centraal element in de DPRA-werkwijze is het in beeld brengen van kwetsbaarheden via stresstesten voor verschillende thema's (zoals wateroverlast en droogte). Dit gebeurt primair op gemeentelijk niveau, maar inmiddels ook op nationaal niveau voor nationale vitale en kwetsbare functies, zoals netwerken van hoofdvaarwegen, hoofdwegen, spoorwegen. Vanaf 2024 worden op advies van de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater bovendien bovenregionale stresstesten uitgevoerd (IenW et al., 2022b). Deze moeten meer inzicht verschaffen in de bovenregionale risico's van extreme neerslag en om beter begrijpen welke 'cascade-effecten' (effecten van het ene schaalniveau naar het andere schaalniveau) kunnen optreden. De inzichten van de stresstesten op meerdere schaalniveaus moeten bij elkaar komen in risicodialogen. In gesprekken met allerlei partijen worden de verschillende kwetsbaarheden en risico's in samenhang besproken en wordt bepaald welke ruimtelijke keuzes en maatregelen nodig zijn. Daarbij ontstaat ook meer inzicht in de samenhang tussen de benodigde maatregelen voor ruimtelijke adaptatie, zoetwater en waterveiligheid.

Beleidsbrief 'Water en bodem sturend'

De minister en staatssecretaris van IenW stuurden de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' in 2022 aan de Tweede Kamer (IenW, 2022). Hierin wordt het verband tussen ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie als volgt beschreven: "Door water en bodem sturend te laten zijn 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".

De beleidsbrief verscheen in november 2022, maar de gedachte erachter dateert van langer geleden. Al in 1996 publiceerde de toenmalige Rijksplanologische Dienst de nota *Ruimtelijke ordening op waterbasis* (VROM, 1996). En in 2000 adviseerde de commissie-Tielrooij om in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening een taakstelling op te nemen ten aanzien van ruimte voor water (Tielrooij et al., 2000). Klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling waren ook toen al belangrijke argumenten. In het advies vroeg de commissie aandacht voor het voorkomen van ruimteverlies voor het watersysteem, een verplichte watertoets voor locatieontwikkeling en verankering van de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen en afvoeren'. Ook werd gepleit voor meervoudig grondgebruik, ruimtereserveringen voor waterberging en het aanwijzen van gebieden om water op te vangen bij zeer extreme regenval en rivierafvoer. Een flink deel van deze aanbevelingen is geland in het waterbeleid en het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia. Maar dat het een kleine vijfentwintig jaar na dato toch nodig is om in een Kamerbrief opnieuw aandacht te vragen voor een sturende rol voor water en bodem, illustreert hoe weerbarstig de praktijk is.

In onderstaand kader zijn de belangrijkste uitgangspunten en keuzes uit de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' samengevat.

Beleidsbrief 'Water en bodem sturend' (2022): uitgangspunten en beleidskeuzes

De beleidsbrief 'Water en bodem sturend' van de minister en staatssecretaris van IenW bevat zeven uitgangspunten. Enkele daarvan vormen een directe reactie op klimaatverandering, zoals meer rekening houden met weersextremen; wateroverlast, droogte en bodem in samenhang bezien; de bodem minder afdekken. Het concept 'meerlaagsveiligheid' (preventie, robuuste ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing) wordt in de brief genoemd als uitgangspunt voor het hoofdwatersysteem én voor het regionale watersysteem. Het uitgangspunt 'niet afwentelen' uit de Nationale Omgevingsvisie (geen problemen doorschuiven naar later of elders) wordt in de brief herbevestigd. Een belangrijk uitgangspunt is verder dat de doelen voor klimaatadaptatie niet los kunnen worden gezien van verstedelijking, woningbouw, landbouw en energievoorziening. De IenW-bewindspersonen bepleiten daarom een integrale aanpak.

In sommige gevallen betekent ruimte voor water minder ruimte voor bestaande functies, zoals landbouw, bedrijvigheid of wonen. Maar de bewindspersonen zien ook kansen voor vernieuwende of andersoortige vormen van landgebruik, bijvoorbeeld op het gebied van recreatie, energieopwekking, natuurinclusieve bedrijvigheid of klimaatadaptieve bebouwing.

Bovengenoemde uitgangspunten zijn in de IenW-beleidsbrief vertaald in 33 beleidskeuzes. De belangrijkste keuzes in relatie tot klimaatadaptatie en ruimtelijke ordening zijn (in verkorte weergave):

- *Waterveiligheid en wateroverlast:* meer ruimte voor opvangen, bergen en afvoeren van water; ruimtereserveringen voor toekomstige dijk- en kustversterkingen en voor waterberging in diepe polders; verbod op kustuitbreiding (om zand te besparen voor de kustverdediging);
- *Zoetwater:* grotere peilfluctuaties en peilaanpassingen (om de zoetwatervoorziening vanuit het IJsselmeer en het Markermeer te waarborgen); langer vasthouden van water op hoge zandgronden (om sponswerking van de bodem te versterken); verhogen van grondwaterpeilen op hoge zandgronden (om verdroging te bestrijden).
- *Woningbouw:* geen nieuwe bebouwing in uiterwaarden en gereserveerde gebieden in diepe polders (tenzij het waterbergend vermogen er niet onder lijdt); risico's van overstromingen, wateroverlast, bodemdaling en drinkwatertekorten sturend laten zijn bij locatiekeuze en inrichting van woningbouw; geen woningbouw op locaties waar in de toekomst ruimte nodig is voor waterberging, rivierafvoer en toekomstige dijkversterkingen; zo min mogelijk afdekking van de bodem (om hittestress te reduceren en waterinfiltratie binnen bebouwd gebied te bevorderen).
- *Landbouw:* waardevolle landbouwgronden behouden; bodems om die reden zo min mogelijk afdekken; grondwaterstand in laagveengebieden verhogen (om bodemdaling te minimaliseren en uitstoot van broeikasgassen te reduceren); aanvoer van gebiedsvreemd water minimaliseren (om zoveel mogelijk zoetwater beschikbaar te houden voor verhoging grondwaterpeil en verzilting tegen te gaan); geen garanties meer op nieuwe maatregelen om verziltende gebieden te voorzien van zoetwater van elders.
- *Natuur:* beperken van grondwateronttrekkingen rond Natura 2000-gebieden.

Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving

In mei 2023 is als verdere uitwerking van de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' een eerste concept verschenen van een 'ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving'. Het definitieve afwegingskader werd in het voorjaar van 2024 gepubliceerd (IenW, 2024). Het ruimtelijk afwegingskader is bedoeld als ondersteunend instrument voor provincies, gemeenten en waterschappen bij de locatiekeuze voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het dient als hulpmiddel bij het sturend laten zijn van water en bodem in ruimtelijke ontwikkelingen. Het kader wordt op nationaal niveau meegenomen in de keuzes die worden gemaakt in de nieuwe Nota Ruimte en bij besluitvorming over projecten waarbij het Rijk een rol heeft. Het instrument geeft inzicht op welke plekken, gegeven het water- en bodemsysteem, ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, eventueel met randvoorwaarden. Het maakt ook duidelijk op welke plekken er niet gebouwd kan worden. Het ruimtelijk afwegingskader bestaat uit kaarten, een beslisboom, een toelichting bij het instrument, informatie over het handelingsperspectief en informatie over het verdere proces.

Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving

De landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving definieert voor overheden, vastgoedeigenaren en de bouwsector wat verstaan wordt onder klimaatadaptief bouwen en inrichten (BZK, IenW & LNV, 2023). De maatlat bestaat uit kwalitatieve doelen, kwantitatieve prestatie-eisen en richtlijnen voor de thema's overstromingen, wateroverlast, droogte, hitte, biodiversiteit en bodemdaling. Met deze maatlat wordt het voor medeoverheden, vastgoedeigenaren en de bouwsector duidelijk wat nodig is voor klimaatbestendige nieuwbouwontwikkelingen. De maatlat is onderdeel om te komen tot een minder vrijblijvende aanpak voor klimaatadaptief bouwen. BZK werkt hier samen met IenW en LNV aan met als doel om Nederland in lijn met de doelen uit het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) in 2050 klimaatbestendig te hebben ingericht. In de periode tot 2026 wordt de maatlat, in lijn met de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en DPRA gemonitord en geëvalueerd, waarna een herijking zal plaatsvinden. Momenteel worden de mogelijkheden voor juridische borging van de maatlat verkend.

2 VERKENNING GRENZEN AAN HUIDIG WATERBEHEER EN RUIMTEGEBRUIK

Wij hebben voor dit advies het watersysteem in Nederland verkend. Voor verschillende gebieden hebben we geanalyseerd wat de effecten zijn van klimaatverandering, in hoeverre de grenzen van de huidige waterstaatkundige aanpak in beeld komen en welke concrete vragen en dilemma's dat oplevert voor de ruimtelijke ordening. Het resultaat dat we in dit hoofdstuk presenteren betreft een – geenszins uitputtende – verkenning op hoofdlijnen. In de praktijk zullen altijd sector- en gebiedsspecifieke kenmerken en overwegingen bepalend zijn bij concrete keuzes en besluiten.

2.1 Droogte en verzilting in laag-Nederland

Huidig watersysteem

Het watersysteem in laag-Nederland wordt vrijwel geheel door de mens gecontroleerd en gestuurd (PBL, 2021). In de zomer wordt een groot deel van laag-Nederland voorzien van water uit het hoofdwatersysteem (rivieren, meren en belangrijke kanalen). Het water wordt vooral gebruikt voor peilbeheer (waarmee de hoogte van het oppervlaktewater wordt geregeld, en daarmee van het grondwater), om verzilting te bestrijden (door sloten en andere wateren 'door te spoelen' met zoet water), om de waterkwaliteit te beheren, om waterkeringen nat te houden en voor de beregening van gewassen in de landbouw. In de winter en bij piekbuien wordt vanwege het peilbeheer het regenwater zo snel mogelijk afgevoerd. Dit wordt gedaan om landbouwgronden in het voorjaar bewerkbaar te houden en om wateroverlast tegen te gaan.

In de Zuidwestelijke Delta (Zeeland, de Zuid-Hollandse eilanden en het westelijk deel van Noord-Brabant) ligt de situatie net even anders. Dit gebied krijgt geen zoetwateraanvoer uit de rivieren. Het beschikbare water is voornamelijk zout of brak als gevolg van kwelwater, en het zoute grondwater ligt dicht onder het oppervlak. Voor de watervoorziening in de landbouw is dit gebied grotendeels afhankelijk van 'regenwaterlenzen': dunne lagen regenwater die drijven op zout grondwater (PBL, 2021).

Effecten huidige aanpak

Het huidige waterbeheer leidt in de veengebieden tot structurele bodemdaling. Die bodemdaling heeft schadelijke gevolgen voor funderingen van gebouwen en infrastructuur en voor wegen, leidingen en rioleringen. Bovendien zorgt waterstandsdaling door peilaanpassing of klimaatverandering voor snellere oxidatie van het veen. Dit gaat gepaard met forse CO_2-uitstoot én met een versnelde daling van de bodem. Het huidige waterbeheer leidt in diepgelegen polders bovendien tot verdroging van omliggende natuur-, landbouw- en woongebieden. Die verdroging veroorzaakt vervolgens nóg verdere bodemdaling. Door de steeds verder dalende bodem, het wegpompen van water en de opwaartse druk van de brakke/

zoute kwel zorgt ervoor dat de zoet-zoutgrens in het grondwater steeds hoger komt te liggen. Hierdoor neemt de verzilting steeds verder toe (Deltares et al., 2021).

Grenzen in beeld

Klimaatverandering zal de zojuist beschreven effecten verder versterken. Door de stijgende zeespiegel zal de opwaartse druk van het zoute grondwater verder toenemen en daarmee ook de verzilting. Dit betekent dat voor het tegengaan van verzilting van polders en verdroging van naastgelegen hogere gronden steeds meer zoetwater nodig zal zijn. De voortgaande bodemdaling in het veenweidegebied zal bovendien leiden tot nog meer ongewenste CO_2-uitstoot en schade. Om dat effect tegen te gaan is vernatting van het veenweidegebied noodzakelijk. Dat vraagt eveneens om extra zoetwater. Maar bij vaker voorkomende langdurigere en ernstigere periodes van droogte zal het benodigde water lang niet altijd beschikbaar of van de gewenste kwaliteit zijn (Deltares et al., 2021). Voortgaan met het huidige landgebruik zal zodoende steeds meer inspanningen en grondstoffen vergen. De grenzen komen, kortom, in beeld.

Vragen en dilemma's voor de ruimtelijke ordening

De ontwikkelingen zoals hierboven beschreven leveren vragen en dilemma's op voor de ruimtelijke ordening in laag-Nederland. Deze vragen en dilemma's betreffen zowel de bestemming van landbouwgronden als de ruimtevraag voor natuur:

Landbouw. De huidige waterstaatkundige condities van de landbouw zullen in laag-Nederland steeds lastiger te realiseren zijn. Wat dit voor het gebruik van de landbouwgronden betekent, is in de eerste plaats een vraag voor de landbouwsector zelf. Als de overheid bijvoorbeeld niet kan voorzien in de vraag naar zoetwater om verzilting tegen te gaan, is het aan de sector om al dan niet met andere teelten, andere productiewijzen of zelfs andere verdienmodellen te komen die passen bij de veranderende condities. Daarbij spelen ook beleidsdoelstellingen van het Rijk een rol, zoals het terugdringen van stikstof- en CO_2-uitstoot en het verbeteren van bodem- en waterkwaliteit. De daartoe gewenste vernatting van het veenweidegebied beperkt de mogelijkheden van de landbouw.
Hoe ingrijpend de gevolgen voor de ruimtelijke ordening zullen zijn, kan per situatie verschillen:

- Waar de sector succesvol weet om te gaan met de veranderende omstandigheden, kunnen de gevolgen voor de ruimtelijke ordening in principe beperkt blijven. De landbouwbestemming van de gronden zal dan niet hoeven te veranderen. Wel is het waarschijnlijk dat het type activiteiten dat op die gronden plaatsvindt een ander karakter zal krijgen;
- Waar de sector fundamenteel van karakter verandert, bijvoorbeeld door over te schakelen op extensieve landbouw in combinatie met het leveren van ecosysteemdiensten[5] voor water- en natuurbeheer, kan de

5 De gebruikswaarde die de natuur heeft voor de mens wordt in de literatuur vaak beschreven in termen van 'diensten' die de natuur levert, de ecosysteemdiensten. Dit begrip verwijst onder meer naar het feit dat de natuur ons schoon drinkwater en voedsel biedt. Maar het verwijst ook naar de mogelijkheden die de natuur biedt voor recreatie en naar de identiteitbepalende waarde die natuur kan hebben voor een gebied en zijn bewoners.

bestemming van de grond om aanpassing vragen, bijvoorbeeld naar natuurinclusieve landbouw;
- Waar überhaupt geen rendabele landbouw meer mogelijk is, zijn herbestemming en functiewijziging aan de orde.

- *Natuur*. Veel van de huidige natuurgebieden in laag-Nederland vormen geen robuust netwerk en zijn mede daardoor kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering, zoals droogte en verzilting. Behalve hun natuurwaarde hebben deze gebieden ook een belangrijke recreatieve waarde én leveren ze ecosysteemdiensten voor de regio. Natuur kan onder goede omstandigheden bovendien bijdragen aan het vasthouden en bergen van water. Maar zoals hierboven geschetst overvraagt het huidige waterbeheer het draagvermogen van natte ecosystemen, die een belangrijk deel vormen van het natuurnetwerk (Deltares et al., 2021). Om de natuur minder kwetsbaar te maken voor de gevolgen van klimaatverandering zal het natuurareaal moeten worden uitgebreid, zodat een robuust netwerk ontstaat. Voor de ruimtelijke ordening betekent dat een extra ruimtevraag voor natuur. Deze ruimte kan voor een deel worden gevonden in gebieden waar op termijn geen landbouw meer mogelijk is. Ook multifunctioneel ruimtegebruik kan in bepaalde situaties een oplossing zijn. De gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk kunnen immers tegelijkertijd bijdragen aan andere opgaven waarvoor ruimte zal moeten worden gevonden, zoals waterberging.

2.2 Waterveiligheid en wateroverlast in laag-Nederland

Huidig watersysteem

Primaire waterkeringen beschermen laag-Nederland tegen overstromingen vanuit zee en vanuit rivieren. Aan de Noordzeekust zijn het vooral duinen die deze functie vervullen. Langs de grote rivieren, de Waddenkust, de Zeeuwse wateren en het IJsselmeer gaat het voornamelijk om dijken. Daarnaast is er een aantal grote dammen en bijzondere constructies, zoals de stormvloedkeringen in de Oosterschelde en de Nieuwe Waterweg. Verder zijn deze gebieden voor de waterafvoer afhankelijk van een uitgebreid systeem van afvoerkanalen, gemalen en pompen die een geringe peilfluctuatie in deze gebieden mogelijk maken.

Effecten huidige aanpak

Erosie maakt het noodzakelijk om van tijd tot tijd maatregelen te treffen die de kustlijn van Nederland op zijn plaats houden. Dit gebeurt via een doorlopend programma van zandsuppleties. Voor deze suppleties is veel zand nodig: Jaarlijks gaat het om 11 miljoen kubieke meter, afkomstig uit de Noordzee (IenW & Deltacommissaris, 2023). Daarnaast worden de komende jaren in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma dijken en sluizen versterkt om in 2050 aan de nieuwe normen voor hoogwaterbescherming te kunnen voldoen, die in 2017 zijn geactualiseerd. Het gaat in totaal om 2.000 km aan dijken en 400 sluizen. De waterveiligheid van laag-Nederland is hierdoor tegen 2050 op orde. De normen voor wateroverlast verschillen daarbij per type bestemming, waarbij het onder water komen te staan van weilanden en natuur vaker wordt geaccepteerd en het in

bebouwd gebied zeer onwenselijk wordt geacht en systemen zijn ingericht om dat tegen te gaan. Bij de ruimtelijke ontwikkeling van laag-Nederland is gebruikgemaakt van de geringe peilfluctuatie die het systeem van waterbeheer mogelijk heeft gemaakt.

Grenzen in beeld

De Nederlandse kustlijn zal bij een hogere zeespiegel sterker te lijden krijgen van erosie als gevolg van storm en stormvloeden. Om de kustlijn met zandsuppleties op zijn plaats te houden is daarom steeds meer zand nodig. Bij één meter zeespiegelstijging gaat het al om anderhalf tot drie keer zoveel zand als nu (oftewel gemiddeld 16 tot 35 miljoen kubieke meter per jaar). Er is in theorie genoeg zand in de Noordzee om de kust bestendig te maken tegen een zeespiegelstijging tot vijf meter, maar de zandwinning wordt wel steeds moeilijker. Het zand zal moeten worden gewonnen op steeds meer plaatsen, op steeds grotere dieptes en tegen steeds hogere kosten (IenW & Deltacommissaris, 2023).

Behalve de kustlijn zullen bij toenemende zeespiegelstijging ook de dijken verder moeten worden versterkt. Met de huidige kennis zijn dijken te ontwerpen die tot drie meter zeespiegelstijging aan kunnen. Maar dan is er wel voldoende ruimte nodig voor bredere dijken. Het gaat om een strook van ongeveer 10-90 meter, die lokaal kan oplopen tot meer dan 150 meter (IenW & Deltacommissaris, 2023). Zeker in bebouwd gebied zal het een forse opgave zijn – niet alleen fysiek, maar ook maatschappelijk – om die ruimte te vinden of te creëren. Bij de huidige dijkversterkingen wordt dit probleem al zichtbaar (Algemene Rekenkamer, 2023). Ook de beschikbaarheid van voldoende materiaal (voornamelijk zand en klei) vormt een punt van zorg (IenW & Deltacommissaris, 2023) en vraagt om ruimtereserveringen voor wingebieden. De duinen ten slotte, blijven door suppletie tot in ieder geval drie meter zeespiegelstijging sterk genoeg.

Bij vaker voorkomende intense neerslag (waarvan de zogeheten 'Limburgbui' in 2021 een duidelijk voorbeeld was) en met langdurige natte periodes zoals afgelopen winter, heeft het huidige watersysteem onvoldoende capaciteit voor vasthouden, bergen en afvoeren. Bovendien neemt de peilfluctuatie toe, terwijl daar in de ruimtelijke ontwikkelingen niet altijd rekening mee wordt gehouden. Dat heeft nu al overstromingen en langdurige wateroverlast tot gevolg, en vergroot ook voor de toekomst het risico op schade en overlast.

Vragen en dilemma's voor de ruimtelijke ordening

De waterveiligheid in laag-Nederland vraagt in toenemende mate om grote investeringen en inspanningen. Het Expertisenetwerk Waterveiligheid (ENW)[6] stelt dat, als deze inspanningen geleverd blijven worden, er vanuit waterveiligheid voorlopig geen aanleiding is om grootschalige woningbouw in reeds beschermde gebieden te beperken (ENW, 2023a). De experts van ENW verwachten dat in laag-Nederland de huidige waterveiligheidsnormen bij een zeespiegelstijging tot twee meter nog 100 tot 150 jaar houdbaar zijn. De experts tekenen er wel bij aan dat de benodigde ingrepen aanzienlijke ruimtelijke, ecologische en maatschappelijke effecten zullen hebben. In de buurt van waterkeringen zal het gebrek aan ruimte, vanwege aanwezige

6 Het Expertisenetwerk Waterveiligheid is een onafhankelijk netwerk van specialisten in waterveiligheid dat de overheid adviseert over actuele vraagstukken en innovaties op het gebied van waterveiligheid. De adviezen zijn primair technisch-inhoudelijk van aard.

bebouwing, een knelpunt kunnen vormen voor versterkingsoperaties. De experts wijzen er ook op dat er door klimaatverandering sprake zal zijn van meer wateroverlast. Daarom, maar ook vanwege andere functies (natuur, waterberging), achten zij het wenselijk om bij nieuwbouw nu al passende maatregelen te nemen in nieuw te ontwikkelen gebieden die gevoelig zijn voor overstromingen. Een deel van de geïnterviewde experts in het ENW-rapport vindt dat vanuit het voorzorgsprincipe en vanwege grote onzekerheden over de snelheid en effecten van klimaatverandering terughoudendheid nodig is bij nieuwbouw in laag-Nederland.

Dit geeft wat ons betreft aanleiding voor een aantal ruimtelijke ordeningsvragen. Hoe lang kunnen we in laag-Nederland volstaan met klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting? Waar kunnen met het oog op toekomstige wateroverlast nog nieuwe buitenstedelijke locaties worden ontwikkeld? Moet in laag-Nederland vanwege klimaatverandering sterker worden ingezet op verdichting van bestaand stedelijk gebied? Waar dient ruimte te worden gereserveerd voor toekomstige uitbreidingen van waterkeringen, watergangen of alternatieve oplossingen? En voor de berging van (overtollig) water en zandwinning?

2.3 Wateroverlast en droogte in hoog-Nederland

Huidig watersysteem

De geologische omstandigheden in hoog-Nederland verschillen sterk van die in laag-Nederland. In hoog-Nederland bestaat de bodem hoofdzakelijk uit zand. Met uitzondering van het bovenrivierengebied (dat we hierna afzonderlijk bespreken) is in aanzienlijke delen van het hooggelegen gebied de aanvoer van zoetwater vanuit het hoofdwatersysteem niet mogelijk of moeilijk. Neerslagoverschot – al dan niet tijdelijk geborgen in grondwatervoorraden – vormt hier de belangrijkste zoetwaterbron. Zeker op de ruggen, stuwwallen en plateaus bevindt het grondwater zich diep onder het maaiveld.

Kenmerkend voor hoog-Nederland is daarnaast de afwisseling van het landschap met relatief laaggelegen beekdalen. Het watersysteem is hier gericht op ontwatering en een snelle afvoer van overtollig regenwater (PBL, 2021). De sterke ontwatering heeft landbouw en zelfs woningbouw in deze beekdalen mogelijk gemaakt, omdat door de snelle waterafvoer de risico's op wateroverlast kleiner werden (Van de Ven, 1993).

Effecten huidige aanpak

Door de toegenomen economische en ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, landbouw en industrie) is door de jaren heen het diepe grondwater in hoog-Nederland steeds belangrijker geworden om in de vraag naar zoetwater te voorzien. Dit heeft, samen met de sterke ontwatering, geleid tot een structurele daling van de grondwaterstanden in grote delen van de zandgronden. Op de plekken waar waterwinning uit grondwater plaatsvindt

zijn, mede doordat de zandgronden sterk doorlatend zijn, omvangrijke kuilen in het grondwaterniveau ontstaan, zodat het grondwater daar inmiddels nog veel dieper zit. De beken worden hierdoor niet langer gevoed door grondwater en vallen steeds vaker droog (Deltares et al., 2021).

Grenzen in beeld

Door klimaatverandering zullen de zojuist beschreven effecten verder toenemen. Grote delen van Brabant en de zandgronden van Oost-Nederland die nu al heel droog zijn, zullen in de toekomst nog droger worden. In droge periodes is bij het huidige landgebruik een sterke groei van wateronttrekkingen te verwachten, zowel voor de drinkwatervoorziening als voor de landbouw. Drinkwater zal in het algemeen in grote hoeveelheden onttrokken blijven worden uit diepere grondwaterlagen om aan de toenemende watervraag tijdens droogte en hitte te kunnen voldoen. Ook de landbouw zal steeds meer grondwater willen gebruiken voor beregening, wat tot een nog verdere daling van het grondwaterpeil zal leiden. De verdroging die hieruit resulteert, zal leiden tot schade aan de natuur, die in sommige gevallen onomkeerbaar zal zijn (PBL, 2021). De landbouw zelf heeft ook te lijden onder de toenemende neerslagtekorten. Terugkerende gewasschade en verlies aan inkomsten zullen zich steeds vaker voordoen. Ook de industrie zal hier in toenemende mate mee te maken krijgen.

Piekbuien en hoge waterstanden in rivieren en beken vergroten daarnaast het risico op wateroverlast, vooral in de beekdalen. Door de ruimtelijke ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden is er onvoldoende bergingscapaciteit in geval van extreme regenval. Bovendien verslechtert de sponswerking van de bodem doordat het landgebruik de mogelijkheid tot infiltratie beperkt (Adviescommissie Droogte, 2022).

Vragen en dilemma's voor de ruimtelijke ordening

- *Landbouw*. Waar in laag-Nederland verzilting en vernatting problemen voor de landbouw vormen, zijn in hoog-Nederland droogte en een gebrek aan zoetwater een uitdaging (IenW et al., 2022). De waterstaatkundige condities zullen hierdoor structureel veranderen. Beregeningsverboden of andere beperkingen zullen steeds vaker ingevoerd worden. Met name in de beekdalen zal daarnaast vaker sprake zijn van wateroverlast. De inventiviteit en het oplossend vermogen van de landbouwsector bij het zoeken naar andere verdienmodellen, teelten en productiewijzen zal hier, net als in laag-Nederland, medebepalend zijn voor het toekomstig ruimtegebruik.
- *Natuur*. De natuurgebieden in hoog-Nederland staan sterk onder druk. Behalve de ruimtelijke druk vormt verdroging door dalende grondwaterstanden hier een lastig vraagstuk. Een bijkomende complicatie is dat op de voedselarme hoge gronden veel naaldbos is geplant met een grote watervraag (IenW et al., 2022). Deze naaldbossen hebben, ondanks hun geringe natuurwaarde, een hoge culturele en recreatieve gebruikswaarde. Tegelijkertijd lopen zelfs de oorspronkelijk natte beekdalen steeds meer risico op verdroging als gevolg van dalende grondwaterstanden. De rijke natuur in deze gebieden vraagt om hogere waterstanden en meer ruimte. Tegelijk zijn dit gebieden waar veel ontwikkeling heeft plaatsgevonden en landbouw wordt bedreven.

- *Woningbouw*. De sterke beheersing van de grondwaterstanden heeft woningbouw mogelijk gemaakt in de voorheen natte beekdalen. Dat zorgt inmiddels voor een lastig dilemma. Aan de ene kant kunnen hogere grondwaterstanden leiden tot wateroverlast in de beekdalen. Aan de andere kant zijn hogere grondwaterstanden juist sterk gewenst om de grondwatervoorraden aan te vullen die worden gebruikt voor de drinkwaterproductie.
- *Industrie*. Voor de industrie (en andere bedrijvigheid) is de beschikbaarheid van proceswater en koelwater van belang. Voor veel industrie is daarnaast de bevaarbaarheid van kanalen en rivieren cruciaal. Ook gebruikt de industrie veel water voor industriële processen en voor reiniging. Al met al wordt veel grondwater in hoog-Nederland ingezet voor de behoeften van de industriesector (Adviescommissie Droogte, 2022).

2.4 Waterveiligheid en -overlast in het rivierengebied in hoog-Nederland

Huidig watersysteem

Het rivierengebied omvat de riviervlakten en -dalen van de Rijntakken (Waal, Nederrijn/Lek, IJssel) en de Maas. Vanaf 1850 zijn onder regie van de rijksoverheid de rivieren in Nederland ‘genormaliseerd’ (Van de Ven, 1993). Dit hield in dat ze werden verbreed volgens vaste normen. Eilanden werden daarbij ‘aan de wal gebracht’ en de stroomsnelheid en diepte van de vaargeulen werden met kribben gereguleerd (Van der Woud, 2006). Veel van het winterbed van de rivieren verdween, waardoor waterstanden stegen. Het huidige riviersysteem faciliteert verschillende rivierfuncties: veilige wateraf-voer, zoetwateraanvoer en -verdeling, vaarweg voor de scheepvaart, schoon en gezond water voor recreatie en natuur. De uiterwaarden (het gebied tussen de primaire waterkeringen c.q. winterdijken en de zomerdijken) vervullen een belangrijke functie in het riviersysteem. Hier kan de rivier bij hoogwater buiten zijn oevers treden. Onder reguliere omstandigheden worden ze gebruikt voor landbouw, natuur en recreatie. Vaak worden er ook nog delfstoffen gewonnen zoals klei, zand en grind.

Effecten huidige aanpak

Aanpassingen die door de eeuwen heen zijn doorgevoerd aan de Nederlandse rivieren hebben geleid tot erosie en daling van de rivierbodem. Hierdoor zakt ook het water in de rivier. In droge periodes leidt dat in de uiterwaarden en het achterland tot verdere verdroging, met gevolgen voor de landbouw en de riviernatuur (Deltares et al., 2021). Rivierverruiming kan onderdeel zijn van de aanpak van deze erosie. Door meer ruimte te bieden buiten de reguliere loop van de rivier kan er namelijk meer rivierwater door de uiterwaarden worden afgevoerd, zodat er minder door de zomerbedding stroomt. Met het programma Ruimte voor de Rivier is deze aanpak sinds 2006 al op 34 plekken langs de IJssel, Waal, Nederrijn en Lek toegepast. Overigens is hiermee nog steeds maar een klein deel van de ruimte die in het verleden aan de rivieren is onttrokken weer gecompenseerd.

Grenzen in beeld

Door klimaatverandering zal er steeds vaker sprake zijn van extreem hoge of juist extreem lage rivierafvoeren. Dat leidt ertoe dat de huidige maatregelen

die de waterveiligheid moeten waarborgen, steeds vaker niet voldoende zullen blijken (IenW et al., 2023b). Bij hoogwater zal het uit een oogpunt van waterveiligheid nodig zijn om meer te investeren in de afvoer- en bergingscapaciteit. Dat kan door middel van dijkverhoging en/of rivierverruiming, die beide om extra ruimte vragen (ENW, 2023c).
Bij dijkverhoging kunnen bodemerosie en verdroging verder toenemen, terwijl rivierverruiming meer ruimte vraagt en dus gevolgen heeft voor bestaand landgebruik in het achterland, zoals landbouw en wonen.
Zeespiegelstijging zal leiden tot hogere waterstanden in de rivieren en die invloed zal steeds verder landinwaarts reiken. Dit zal ook gevolgen hebben voor de benodigde kombergingscapaciteit in het gebied van de Rijn-Maasmonding als er sprake is van stormvloed en de stormvloedkeringen gesloten zijn. Hetzelfde geldt voor het IJsselmeergebied als er slecht kan worden gespuid.
In droge periodes zal de scheepvaart steeds meer hinder ondervinden van langdurig lage waterstanden. Mede door de bodemerosie neemt de bevaarbaarheid van de rivieren af. Onder andere delen van de Waal en de gehele IJssel zijn hier gevoelig voor. Schepen kunnen daardoor minder zwaar worden beladen. Op termijn is een structurele verschuiving van binnenvaart naar wegtransport niet uitgesloten (KiM, 2021). Ook neemt de kans toe op te weinig aanvoer van water via de IJssel naar het IJsselmeergebied als zoetwaterbuffer (IenW et al., 2023b). De grenzen van fysieke maatregelen om alle rivierfuncties te kunnen blijven accommoderen, komen daarmee in zicht. Ook de functies zelf zullen zich moeten aanpassen: van de scheepvaart (kleinere en/of ondieper stekende schepen) tot de natuur, landbouw en recreatie langs de rivier (ENW, 2023c).

Vragen en dilemma's voor de ruimtelijke ordening
De ontwikkelingen zoals we die hierboven hebben geschetst vragen om keuzes over welke functies waar nog mogelijk en gewenst zijn en waar niet. Deze typische ruimtelijke ordeningsvragen worden door de minister van IenW geadresseerd in het Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement (IenW et al., 2023b). Daarin wordt gesteld dat het voor de lange termijn (2100) noodzakelijk is om ruimte te reserveren om de verwachte hogere hoogwaterafvoeren veilig te kunnen afvoeren. Dat vraagt om ruimtelijk beleid voor een brede zone in de Maasvallei en voor binnendijkse gebieden langs de Bedijkte Maas, de Waal, de Rijn en de IJssel. Er zal ruimte nodig zijn voor rivierverruiming in verschillende vormen. Dat vraagt in algemene zin om terughoudend omgaan met ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierengebied (ENW, 2023c). Maar ook binnen dat algemene uitgangspunt liggen er ruimtelijke ordeningskeuzes voor: functies die latere dijkverleggingen uitsluiten, zoals wonen of industrie, zullen mogelijk moeten worden geweerd, terwijl functies die verleggingen niet uitsluiten, zoals landbouw of natuur, wél kunnen. Deze vragen gelden voor gebieden rond de grote rivieren, maar net zo goed voor kleinere rivieren, beken en meren. ENW pleit daarom voor een beleidsinstrumentarium dat ook voor die gebieden de mogelijkheden voor en beperkingen aan ruimtelijke ontwikkeling (bestemming en inrichting/bouwwijze) regelt.

3 TOELICHTING OP DE WATERKALENDER

In dit hoofdstuk lichten we het idee van de waterkalender, zoals beschreven in aanbeveling 1, nader toe.

Doel: systematisch en tijdig informatie verschaffen over veranderende waterstaatkundige condities

De waterkalender neemt de inherente onzekerheden rond de gevolgen van klimaatverandering niet weg, maar draagt eraan bij deze hanteerbaar te maken. Zo komen de overheid en de samenleving in positie om, ondanks de onzekerheid, klimaatbestendige ruimtelijke keuzes te maken. De kalender voorziet daartoe zo systematisch en tijdig mogelijk in publiek beschikbare informatie over veranderende waterstaatkundige condities. De waterbeheerders geven op de kalender zo concreet mogelijk aan tot wanneer, op basis van huidige inzichten over klimaatverandering en de huidige besluiten en plannen, de geldende condities voor wateroverlast, zoetwatervoorziening en waterveiligheid redelijkerwijs houdbaar zijn, respectievelijk wanneer dat niet meer zeker is (houdbaarheidstermijnen). Het Rijk moet die duidelijkheid verschaffen voor de bescherming tegen overstromingen uit zee en de grote rivieren en voor de landelijke zoetwatervoorziening. De waterschappen moeten dat doen voor de bescherming tegen regionaal en lokaal overstromingsgevaar en wateroverlast en de regionale en lokale beschikbaarheid van zoetwater. Omdat de kalender informatie over alle waterstaatkundige condities bevat, draagt hij ook bij aan het vergroten van het inzicht in de onderlinge afhankelijkheden tussen waterstaatkundige condities voor wateroverlast, zoetwatervoorziening en waterveiligheid en hun ruimtelijke gevolgen.

Status en positionering: informerend voor besluiten van overheid en samenleving

De waterkalender is een informerend document. De informatie op de kalender moet de overheid en de samenleving helpen bij het nemen van geïnformeerde besluiten over de ruimtelijke keuzes die voorliggen. Als het gaat om ruimtelijke besluiten van de overheid is de waterkalender een richtinggevend en onderbouwend document voor zowel ruimtelijke plannen en visies in het kader van de Omgevingswet als voor het beleid van de waterbeheerders. De waterkalender zelf is dus geen besluitvormend document. De informatie op de kalender bevat feiten en op onderzoek gebaseerde voorspellingen (prognoses, verwachtingen). Burgers, bedrijven, ontwikkelaars, investeerders enzovoort, bepalen met behulp van de informatie op de kalender of en in welke mate zij aanleiding zien om hun ruimtegebruik of hun investeringsbeslissingen aan te passen. De overheid besluit, mede op basis hiervan, om partijen of sectoren wel of niet te helpen bij deze aanpassingen en of zij daarbij een meer actieve of passieve rol op zich neemt.

Informatie op de waterkalender

De kern van de waterkalender is een (systematische en voortschrijdende) prognose van de houdbaarheidstermijnen. Deze prognose gaat vergezeld

van een toelichting. Daarin wordt zo veel en goed als mogelijk inzicht gegeven in mogelijke veranderingen van de waterstaatkundige condities, mogelijke ruimtelijke gevolgen en tenslotte datgeen waarop de overheid aanspreekbaar is. We lichten deze onderdelen van de kalender nader toe.

[a] Prognose van de houdbaarheidstermijnen
Hoe lang geldende waterstaatkundige condities houdbaar zijn hangt af van 1. de snelheid waarmee het klimaat verandert, 2. de snelheid waarmee de gevolgen daarvan zich zullen manifesteren en 3. de inspanningen van de waterbeheerders om in de geldende waterstaatkundige condities te voorzien. Hoe sneller het klimaat verandert en de gevolgen zich manifesteren en hoe groter de inspanningen die de waterbeheerders moeten leveren om in de geldende waterstaatkundige condities te voorzien, des te eerder bepaalde houdbaarheidstermijnen in beeld komen. De waterkalender dient hierover per waterstaatkundige conditie (wateroverlast, zoetwaterbeschikbaarheid, waterveiligheid) prognoses te bevatten, waar relevant ook in relatie tot de in regelgeving vastgelegde normen.

Naarmate er minder bekend is over de snelheid en de gevolgen van een bepaald klimaateffect of als effecten zich pas op lange termijn manifesteren, kennen houdbaarheidstermijnen een grotere bandbreedte. Een concreet jaartal is in dat geval in de regel niet te bepalen. Soms zal het überhaupt nog niet mogelijk of wenselijk zijn om een termijn te noemen. In dat geval kan wel een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over hoe de betreffende conditie zich naar verwachting zal ontwikkelen. Naarmate de zekerheid over de omvang van de gevolgen groter is en zij zich op kortere termijn manifesteren zal ook de houdbaarheidsdatum specifieker kunnen worden aangegeven. In algemene zin geldt dat – op basis van de huidige inzichten over de snelheid en impact van klimaatverandering en de huidige inspanningen in verhouding tot de maatschappelijke en private opbrengsten – in grote delen van Nederland de houdbaarheidstermijnen voor zoetwaterbeschikbaarheid en wateroverlast eerder in beeld zullen komen dan houdbaarheidstermijnen voor waterveiligheid. Onderstaand kader geeft op hoofdlijnen een beeld van het soort informatie op de kalender.

Voorbeeld: Voorstelbare houdbaarheidstermijnen aan waterstaatkundige condities tegen huidige inspanningen

Korte termijn
- Huidig grondwaterpeil in veenweidegebieden
- Beschikbare hoeveelheid zoetwater voor doorspoeling bij verzilting
- Beschikbare hoeveelheid grondwater op hoge zandgronden

Middellange termijn
- Beschikbare hoeveelheid zoetwater voor bedrijfsmatige processen
- Huidige condities voor wateroverlast in niet-stedelijke buitendijkse gebieden

Lange tot zeer lange termijn
- Waarborgen voor waterveiligheid in huidige stedelijke agglomeraties in laaggelegen delen van Nederland en rivierengebied
- Waarborgen voor drinkwatervoorziening in heel Nederland

[b] Toelichting op mogelijke veranderingen van waterstaatkundige condities
Om overheid en samenleving te helpen om klimaatbestendige keuzes te maken kan de kalender waar mogelijk ook indicatief informatie geven over de richting waarin de waterstaatkundige condities zich na het verstrijken van de termijn kunnen ontwikkelen. Ter illustratie: als het einde van het huidige grondwaterpeil in veenweidegebieden in zicht is, of als de prognoses wijzen op een sterk afnemende beschikbaarheid van grondwater op de hoge zandgronden, dan wordt deze ontwikkeling op de waterkalender geduid, zodanig dat de overheden en partijen in de samenleving die het aangaan zich op de veranderingen kunnen voorbereiden. De kalender is overigens ook op dit punt informatief, en niet besluitvormend over eventueel te nemen maatregelen. De besluitvorming kan daaraan vooraf zijn gegaan, daarop volgen of in samenhang daarmee gelijktijdig plaats vinden.

[c] Toelichting op de mogelijke ruimtelijke gevolgen
De kalender bevat waar mogelijk ook een toelichting of duiding van de gevolgen van houdbaarheidstermijnen voor het ruimtegebruik in het betreffende gebied van verschillende functies en de bijbehorende partijen in de samenleving. Hieronder reiken we een denkkader aan voor manieren waarop overheden en partijen in de samenleving het ruimtegebruik kunnen aanpassen aan veranderende waterstaatkundige condities. Dit denkkader kan als basis dienen voor de toelichting op de mogelijke ruimtelijke gevolgen die de kalender geeft.

Denkkader aanpassen van het ruimtegebruik: acceptatie, absorptie, adaptatie, transformatie

Overheden (Rijk, provincies, gemeenten) en de samenleving (burgers, bedrijven, projectontwikkelaars, maatschappelijke organisaties) zullen met de ruimtelijke keuzes die zij maken meer moeten anticiperen op veranderende waterstaatkundige condities en zich tijdig moeten aanpassen. We onderscheiden hieronder vier manieren waarop dat anticiperen en aanpassen kan plaatsvinden. Dit verschaft een denkkader voor het beschrijven van de ruimtelijke gevolgen op de kalender en om het gesprek hierover met betrokken partijen in de samenleving te voeren:

- *Acceptatie*: Als de nieuwe waterstaatkundige condities slechts incidenteel of in beperkte mate tot ongewenste situaties leiden kunnen burgers en bedrijven de nieuwe conditie accepteren en verandert het ruimtegebruik per saldo niet of nauwelijks.
- *Absorptie*: Het kan ook zijn dat met een bijgestelde bedrijfsvoering of een technische ingreep een bepaalde activiteit of functie in grote lijnen kan worden voortgezet. Een voorbeeld zijn mediterrane beregeningstechnieken in de landbouw om water te besparen.
- *Adaptatie*: De waterstaatkundige condities kunnen ook zodanig veranderen dat het huidige ruimtegebruik niet meer vol te houden is. Dan zal de aard van het gebruik van een bepaalde locatie moeten worden aangepast aan de nieuwe waterstaatkundige condities. Dat kan leiden tot andere ruimtegebruik, maar met behoud van de huidige bestemming (andere teelten in de landbouw, waterbestendig bouwen van woningen zoals bouwen op palen of terpen, drijvend bouwen);

- *Transformatie*: De impact op de ruimtelijke ordening is het grootst als de waterstaatkundige conditie zodanig verandert dat de huidige bestemming simpelweg niet meer mogelijk is en de betreffende activiteiten zullen verdwijnen of op een andere locatie worden voortgezet. Dan is echt de vraag aan de orde of bepaalde functies nog op de juiste plek gevestigd zijn en is er sprake van transformatie van functies en/of gebieden. Dat vraagt om andere keuzes en om het breken met de geijkte patronen en protocollen die het klimaatbestendig ruimtegebruik belemmeren.

(Naar Pot, 2023)

[d] Toelichting op (mogelijke) maatregelen en financiële gevolgen
De toelichting op de kalender bevat, voor zover relevant en beschikbaar, informatie over maatregelen die de waterbeheerder heeft genomen of overweegt bij (mogelijk) veranderende waterstaatkundige condities.
Ook kan de kalender informatie verschaffen over de financiële gevolgen, bijvoorbeeld over besluiten die zijn genomen om op enige termijn geen schade meer te compenseren die het gevolg is van het verstrijken van een houdbaarheidstermijn.

Periodieke herijking
De waterkalender kan gegeven de onzekerheden en het dynamische karakter van de inhoudelijke en beleidsmatige ontwikkelingen die eraan ten grondslag liggen geen statisch document zijn. De kalender dient daarom periodiek te worden herijkt. Bij de herijking worden nieuwe inzichten over de snelheid en gevolgen van klimaatverandering betrokken en hun betekenis voor waterstaatkundige condities. Bij de herijking dienen ook besluiten te worden betrokken die in de afgelopen periode zijn genomen en die van invloed zijn op (benodigde inspanningen voor) waterstaatkundige condities. Dit betreft zowel besluiten op nationaal niveau (in het bijzonder de grote systeemkeuzes zoals beschreven in Hoofdstuk 2) als besluiten op regionaal niveau. De herijkingscyclus van de waterkalender kan gelijk oplopen met die van de zesjaarlijkse herijking van het Deltaprogramma.

Nationale en regionale informatie
De waterkalender brengt informatie over de ontwikkeling van de waterstaatkundige condities op nationaal en regionaal niveau samen. Het regionale deel is geordend naar het schaalniveau van de 21 waterschappen die Nederland telt. Het opstellen van de waterkalender is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de nationale en regionale waterbeheerders (IenW/Rijkswaterstaat en de waterschappen). Wij zien hen als de primaire eigenaren van de kalender. Zij zullen voor de totstandkoming gebruikmaken van kennis van verschillende relevante kennisinstellingen, waaronder KNMI, PBL en Deltares. Gegeven de raakvlakken met de werkprocessen en activiteiten van de Deltacommissaris kunnen wij ons voorstellen dat de periodieke herijking van de kalender in de tijd samenvalt met de herijking van het Deltaprogramma.

Relatie met de Nationale Klimaatadaptatiestrategie
Naast de informerende rol voor ruimtelijke plannen van verschillende overheidslagen in het kader van de Omgevingswet en voor de besluiten van

waterbeheerders heeft de waterkalender ook een relatie met de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS). De kalender levert informatie op voor de op te stellen adaptatiepaden waar in het kader van de (eveneens periodieke) actualisatie van de NAS aan gewerkt wordt. Daarnaast biedt het denkkader van de waterkalender zoals wij hem in dit advies presenteren ook openingen naar een verdere verbreding richting andere aspecten van klimaatadaptatie, zoals ontwikkelingen op het gebied van hitte.

Relatie met het Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving

Het Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving (zie paragraaf 1.3 van deel 2) is een instrument dat op hoofdlijnen al goed past in de geest van dit advies. Het afwegingskader beperkt zich evenwel tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, met een accent op woningbouw en bedrijventerreinen. Met dit advies vragen wij ook aandacht voor afwegingen over het huidige ruimtegebruik en aanpassingen van huidige functies in een gebied. De waterkalender zoals gepresenteerd in dit advies bevat bovendien een tijdsdimensie: denken over en rekening houden met de tijdelijkheid en eindigheid van waterstaatkundige condities en wat dat betekent voor de noodzaak én kansen van tijdelijk en flexibel ruimtegebruik. Waar de beslisboom in het afwegingskader vragen beantwoordt met ‘ja’ (mits) of ‘nee’ (tenzij), voegt ons advies daaraan toe: ‘nu nog niet’ (maar in de toekomst mogelijk wel) of ‘voorlopig wel’ (maar niet voor altijd).

LITERATUUR

Adviescommissie Droogte (2022). *Zonder water, geen later. Naar een omslag in het (grond)waterbeheer in Noord-Brabant*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant

Algemene Rekenkamer (2023). *Voorbij de dijk. Keuzes in het waterveiligheidsbeleid*. Den Haag.

ANV (2022). *Themarapportage klimaat- en natuurrampen*. Den Haag: Analistennetwerk Nationale Veiligheid.

Bani, M., Barendregt, E., Blom, M., Burgers, S., Groot, C. de, Hordijk, R., Nobel, A., Phlippen, S. & Vendel, B. (2024). *Climate change and the Dutch housing market: Insights and policy guidance based on a comprehensive literature review*.

BZK (2023a). *Contourennotitie Nota Ruimte*. Den Haag.

BZK (2023b). *Modernisering van het grondbeleid*. Brief van de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de Tweede Kamer van 19 juni 2023. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 27 581, nr. 164.

BZK, IenW & LNV (2023). *Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving*. Den Haag, 23 maart 2023.

Boelman, A. & Zaan, T. van der (2024). *Een klimaatbestendige grondexploitatie, dit zijn de bouwstenen*. Maart 2024. Te raadplegen via: https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/een-klimaatbestendige-grondexploitatie-dit-zijn-de-bouwstenen/

Commissie-Tielrooij (2000). *Waterbeleid voor de 21e eeuw: Geef water de ruimte en de aandacht die het verdient. Advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw.* Den Haag, 31 augustus 2000.

Coninck, H. de, Haasnoot M., Peeters, S. & Teuns, A. (2023). *Synergie tussen klimaatadaptatie en -mitigatie. Hoe benutten we de kansen van een samenhangende aanpak? Discussiepaper in opdracht van het Deltaprogramma*.

Deltares (2021). *Nederland later II – thema klimaatadaptatie.* Delft.

Deltares (2022). *Analyse overstroming Valkenburg. Watersysteemevaluatie Waterschap Limburg*. Delft, 26 april 2022.

Deltares, BoschSlabbers & SWECO (2021). *Op Waterbasis. Grenzen aan de maakbaarheid van ons water- en bodemsysteem.*

Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie (2007). *Richtlijn 2007/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's*.

Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie (2022). *Richtlijn (EU) 2022/2464 van het Europees parlement en de raad van 14 december 2022 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 537/2014, Richtlijn 2004/109/EG, Richtlijn 2006/43/EG en Richtlijn 2013/34/EU, met betrekking tot duurzaamheidsrapportering door ondernemingen.* Publicatieblad van de Europese Unie L322/15. 16 december 2022

ENW (2021). *Hoogwater 2021. Feiten en Duiding*. Utrecht: Expertisenetwerk Waterveiligheid.

ENW (2023a). *Advies. Reflectie op de briefadviezen van de deltacommissaris: woningbouw en klimaatadaptatie bezien vanuit waterveiligheid*. Utrecht: Expertisenetwerk Waterveiligheid. 27 maart 2023.

ENW (2023b). Achtergrondrapport Woningbouw en klimaatadaptatie bezien vanuit waterveiligheid. Bijlage bij advies ENW-23-04. Utrecht: Expertisenetwerk Waterveiligheid. 27 maart 2023.

ENW (2023c). *Advies. Ontwerp-POW Integraal Riviermanagement*. Advies nummer 23-10. Utrecht: Expertisenetwerk Waterveiligheid. 24 november 2023.

Hoog, M. de, Sijmons, D. & Verschuuren, S. (1998). *Laagland*. HMD (Het Metropolitane Debat) – Herontwerp: Amsterdam.

Hoogheemraadschap van Rijnland (2023). *Waterschapsverordening*. 27 september 2023. p. 95-98. Te raadplegen via: https://www.rijnland.net/regels-op-een-rij/vergunningen/waterschapsverordening/

HWBP (2023). *HWBP langetermijn programmering. Stand van zaken. "Het één doen zonder het andere te laten"*. Utrecht.

IPLO (2024). *Beschermen van waterbelangen*. Informatiepunt Leefomgeving. Geraadpleegd op 19 april 2024 via https://iplo.nl/thema/water/water-ruimte/beschermen-waterbelangen/

IenM (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.* Den Haag.

IenW (2021). *Landelijk draaiboek waterverdeling en droogte. Informatie-uitwisseling en afstemming van maatregelen en communicatie*. Den Haag. 30 maart 2021.

IenW (2022). *Water en bodem sturend*. Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 25 november 2022. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022- 2023, 27 625, nr. 592.

IenW (2023). *Nationaal Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie. Slimmer, intensiever, voor en door iedereen*. Den Haag

IenW (2024). *Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving*. Den Haag. 9 april 2024. Te raadplegen via: https://storymaps.arcgis.com/stories/e14fe0614cc1440496b90ae03e7a2ce0

IenW & Deltacommissaris (2024). *Ruimte voor zeespiegelstijging: Een verkenning van denkrichtingen om Nederland ook op lange termijn veilig en leefbaar te houden bij zeespiegelstijging*. Kennisprogramma Zeespiegelstijging. Den Haag.

IenW, LNV & BZK (2022a). *Nationaal Water Programma 2022-2027*. Den Haag.

IenW, LNV & BZK (2023a). *Nu voor later. Nationaal Deltaprogramma 2024.* Den Haag.

IenW, LNV & BZK (2023b). *Naar een toekomstbestendig rivierengebied. Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement.* Den Haag.

IenW, LNV, UvW, EZK, RWS, Deltacommissaris, Bestuurlijk Platform Zoetwater, VNG, Vewin & Infram (2019). *Nederland beter weerbaar tegen droogte: Eindrapportage Beleidstafel Droogte*. Den Haag.

IenW, UvW, IPO, VNG, Provincie Limburg, Waterschap Limburg, Gemeente Valkenburg aan de Geul, Deltacommissaris, BZK & LNV (2022b). *Eindadvies Beleidstafel wateroverlast en hoogwater. Voorkomen kan niet, voorbereiden wel. Allemaal aan de slag*. Den Haag.

ICBR (2020). *Rijn 2040*. Koblenz: Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn.

IPCC (2021). *Climate Change 2021: The Physical Science Basis: Summary for Policymakers*. Geneve: Intergovernmental Panel on Climate Change.

Jonkman, B. (2024). U hoeft niet te verhuizen, maar een plan voor de zeespiegelstijging is nodig. *NRC Handelsblad*, 24 maart 2024.

KiM (2021). *Klimaatverandering en het mobiliteitssysteem*. Den Haag.

KNMI (2021). *KNMI Klimaatsignaal'21: hoe het klimaat in Nederland snel verandert*. De Bilt.

KNMI (2023). *KNMI'23-klimaatscenario's voor Nederland*. KNMI-Publicatie 23-03. De Bilt.

Kuijken, W. (2022). *Perspectief voor de Gnephoek e.o*. Den Haag/Alphen aan den Rijn.

Nationaal Bestuursakkoord Water (2003). *Nederland Leeft met Water*. Den Haag. November 2003.

Pelzer, P. (2021). *Verantwoordelijk voor de toekomst. Op zoek naar een planologie voor de lange termijn*. Haarlem: Trancity. Amsterdam: Valiz.

Pelzer, P., Haasnoot M., & Buitelaar, E. (2023). Balanceren tussen bodem en grond: Naar een synchronisatie van de economische en biofysische realiteit van de locatiekeuze van woningbouw. *Water Governance 2023 (3)*.

PBL (2010). Correctie formulering over overstromingsrisico Nederland in IPCC-rapport | Planbureau voor de Leefomgeving (pbl.nl). Den Haag: Planbureau voor de leefomgeving.

PBL (2021). *Grote opgaven in een beperkte ruimte: Ruimtelijke keuzes voor een toekomstbestendige leefomgeving*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Pot, W. (2023). *Deciding for resilience: Utilizing water infrastructure investments to prepare for the future.* Wageningen. 24 april 2023.

Puylaert, H. (2023). *De liefde moet van twee kanten komen*. 13 december 2023. Te raadplegen via: https://www.romagazine.nl/artikel/28277/de-liefde-moet-van-twee-kanten-komen

STOWA (2021). *Provinciale normering wateroverlast. Hoe toekomstbestendig is de huidige aanpak en werkwijze?* Amersfoort: Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer.

STOWA (2023). *Handreiking weging van het waterbelang voor waterkwaliteit: klimaatverandering en waterkwaliteit.* Amersfoort: Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer.

UvW (2008). *Waterbelangen in de ruimtelijke ordening. Mogelijkheden voor het waterschap in de ruimtelijke-ordeningsketen*. Leiden: Unie van Waterschappen.

Ven, G.P. van de (1993). *Leefbaar laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Vijfde geheel herziene druk: december 2003. Utrecht: ICID/Matrijs

VN (2023). *Broken Record. Temperatures hit new highs, yet world fails to cut emissions (again). Emissions Gap Report 2023*. Nairobi. Kenia.

VROM (1996). *Ruimtelijke ordening op waterbasis: Acht bouwstenen voor beleidsinnovatie van het Studieprogramma Ruimte Water Milieu.* Den Haag.

Waterschap De Dommel (2024). *Nota Handelingsperspectieven voor de watertransitie.*

Woud, A. van der (2006). *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*. Amsterdam: Bert Bakker.

Wolters, H.A, Born, G.J. van den, Dammers, E. & Reinhard, S. (2018). *Deltascenario's voor de 21e eeuw, actualisering 2017*. Utrecht: Deltares.

BIJLAGEN

TOTSTANDKOMING

Samenstelling van de raadscommissie

Ir. J.J. (Jan Jaap) de Graeff, voorzitter Rli en commissievoorzitter

Drs. E.M.J. (Emmy) Meijers, raadslid Rli

Ir. F. (Floris) Alkemade, extern commissielid (architect en auteur)

Prof. Dr. S. (Sander) Meijerink, extern commissielid (hoogleraar Water Governance, Radboud Universiteit Nijmegen)

Dr. P. (Peter) Pelzer, extern commissielid (universitair hoofddocent Sociale Geografie en Planologie, Universiteit Utrecht)

Samenstelling van het projectteam

Drs. L. (Luc) Boot, projectleider

Ir. T. (Thomas) Dillon Peynado, projectmedewerker

R. (Robert) Ewing MSc, projectmedewerker

L.R.G. (Linde) Jehee MSc, projectmedewerker

D. (Domino) Ofori B, projectondersteuner

Externe adviseurs raadscommissie

Marjolijn Haasnoot, Deltares

Marco Hoogvliet, Deltares

Geraadpleegde personen en instanties

Lilian van den Aarsen, Staf Deltacommissaris
Jos van Alphen, Staf Deltacommissaris
Jelka Appelman, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inge Baltus, Unie van Waterschappen
Emmy Bergsma, Algemene Rekenkamer
Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam
Pieter den Besten, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Pieter Bloemen, Staf Deltacommissaris
Aeisso Boelman, Fakton
Nikeh Booister, SWECO
Gijs van den Boomen, KuiperCompagnons
Ton Bossink, Provincie Noord-Holland
Ellen van Bueren, TU Delft
Edwin Buitelaar, Planbureau voor de Leefomgeving
Errik Buursink, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Gido ten Dolle, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Camiel van Drimmelen, Provincie Noord-Holland
Annebet van Duinen, Provincie Noord-Holland
Ron Franken, Planbureau voor de Leefomgeving
Daniëlle Freriks, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Frank van Galen, Planbureau voor de Leefomgeving
Paul Gerretsen, Vereniging Deltametropool
Sander Gerritsen, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Peter Glas, Deltacommissaris
Eric Gloudemans, Unie van Waterschappen
Henriëtte Graveland, Waterschap De Dommel
Thomas Groenink, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Rienke Groot, College van Rijksadviseurs
Vincent van der Gun, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Tertius Hanekamp, College van Rijksadviseurs
Tim van Hattum, WUR
Marieke Hazelhoff, Rijkswaterstaat
Jürgen van der Heijden, TNO
Alex Hekman, SWECO
Anne-Marie Hitipeuw-Gribnau, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Fransje Hooimeijer, TU Delft
Margot Huurdeman, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Jannemarie de Jonge, College van Rijksadviseurs
Bas Jonkman, TU Delft
Patrick Joosen, BPD
Sandra Kessels, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Frans Klijn, Deltares
Marcel Koeleman, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Albert Koffeman, Provincie Zuid-Holland
Luuk Koiter, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Matthijs Kok, TU Delft
Stijn Koole, Bosch Slabbers
Edo Kort, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Mark van Kruining, Unie van Waterschappen
Marnix van der Kruis, Waterschap De Dommel

Rienk Kuiper, Planbureau voor de Leefomgeving
Stefan Kuks, Waterschap Vechtstromen
Marcela Laguzzi, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Sanda Lenzholzer, WUR
Maartje van Lieshout, Wing
Martijn Looijer, Staf Deltacommissaris
Nienke Maas, TNO
Vincent Marchau, Radboud Universiteit
Nils Markink, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Marjolijn Mens, Deltares
Jelle van Minnen, Planbureau voor de Leefomgeving
Saskia Naafs, College van Rijksadviseurs
Annemieke Nijhof, Deltares
Vylon Ooms, Verbond van Verzekeraars
Hans Oosters, Provincie Utrecht
Chantal Oudkerk Pool, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Wieke Pot, WUR
Katja Portegies, Rijkswaterstaat
Anne Reitsma, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Monique Remmers, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Wolter te Riele, KuiperCompagnons
Ties Rijcken, TU Delft
Maaike Ritzen, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Bertram de Rooij, WUR
Rogier van der Sande, Unie van Waterschappen
Joke Schalk, Provincie Zuid-Holland
Brenda Schuurkamp, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Peter Siegmund, KNMI
Niek van der Sleen, Rijkswaterstaat
Jaap Slootmaker, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Meindert Smallenbroek, Unie van Waterschappen
Theo Stauttener, Stadkwadraat
Frank Stevens van Abbe, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Bart Stoffels, Samen Klimaatbestendig
Edwin van der Strate, Tauw
Marja Straver-Nevalainen, Provincie Noord-Holland
Wieke Tas, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Zac Taylor, TU Delft
Helmut Thoele, Provincie Zuid-Holland
Victor Toom, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
Kevin Vedder, TNO
Francesco Veenstra, College van Rijksadviseurs
Wouter Veldhuis, College van Rijksadviseurs
Co Verdaas, Deltacommissaris
Annick de Vries, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
Bouke de Vries, Rabobank
Luc de Vries, Staf Deltacommissaris
Maike Warmerdam, BoschSlabbers
Bernike van Werven, Wing
Rien Wezenberg, Provincie Noord-Holland
Elsenoor Wijlhuizen, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid

Arjan de Wit, Provincie Zuid-Holland
Shera van den Wittenboer, College van Rijksadviseurs
Tim van der Zaan, Fakton

Expertmeeting Landbouw 25 mei 2023
Martha Bakker, WUR
Gertjan van den Born, Planbureau voor de Leefomgeving
Krijn Poppe, Rli
Stijn Reinhard, WUR
Tim Selders, Het Veenweiden Innovatiecentrum

Expertmeeting Verstedelijking 6 juni 2023
Pallas Agterberg, Rli
Joris van den Boom, Rli
Matthijs Bouw, University of Pennsylvania
Pieter Hooimeijer, Universiteit Utrecht
Sanne van Manen, MVRDV
Jeroen Rijsdijk, Arcadis
Daniëlle Snellen, Planbureau voor de Leefomgeving

Expertmeeting Natuur 27 juni 2023
René Henkens, WUR
Jasper Hugtenburg, H+N+S Landscape Architects
Jeroen de Koe, Natuurmonumenten
Jos Rademakers, ARK
Martin Wassen, Universiteit Utrecht
André van der Zande, Rli

Expertmeeting Markt en Maatschappij 22 september 2023
Lukas Daalder, Blackrock Nederland
Geeke Feiter-van Heuvelen, Verbond van Verzekeraars
Wim Flikweert, ING
Martijn van Gelderen, BPD
Tara Janssen, Nationale Hypotheekgarantie
Anne van Valkengoed, Rijksuniversiteit Groningen

Werksessie Provincies en Waterschappen 8 november 2023
Dominique Blom, Unie van Waterschappen
André Bol, Hoogheemraadschap Rijnland
Camiel van Drimmelen, Provincie Noord-Holland
Annebet van Duinen, Provincie Noord-Holland
Henriëtte Graveland, Waterschap De Dommel
Anne-Marie Hitipeuw-Gribnau, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Jeroen Huneker, Provincie Gelderland
Werncke Husslage, Provincie Zuid-Holland
Nils Markink, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Harmke van Oene, Provincie Overijssel
Conny Raijmaekers, Provincie Utrecht
Paule Schaap, Provincie Fryslân
Egbertha Schuiling, Provincie Fryslân
Bastiaan Tiegelaar, Waterschap Vallei en Veluwe
Louise Veerbeek, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Evelien Verbauwen, Provincie Noord-Brabant
Maartje Visser, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Tom Voskamp, Waterschap Vechtstromen
René Vrugt, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Eilien Wierenga, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Marjolein van Zuilekom, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Werkbezoek Zeesluis IJmuiden 3 november 2023
Rob Gordijn, Van Hattum en Blankevoort
Willemina Oostenrijk, Zee- en Havenmuseum IJmuiden
Jan Rienstra, Rijkswaterstaat
Volkert Schaap, Zee- en Havenmuseum IJmuiden

Werkbezoek Vallei en Veluwe 15 september 2023
Chris van de Hoef, Waterschap Vallei en Veluwe
Romeo Neuteboom Spijker, Waterschap Vallei en Veluwe
Bastiaan Tiegelaar, Waterschap Vallei en Veluwe
Wietse Visser, Waterschap Vallei en Veluwe

Externe referenten
Fransje Hooimeijer, TU Delft
Rienk Kuiper, Planbureau voor de Leefomgeving
Bart Parmet, provincie Overijssel
Harold van Waveren, Rijkswaterstaat

OVERZICHT PUBLICATIES

2024
Goed gefundeerd: advies om te komen tot een nationale aanpak van funderingsproblematiek. Februari 2024 (2024/01)

2023
Systeemfalen in het leefomgevingsbeleid: een probleemverkenning. December 2023 (2023/08)

De uitvoering aan zet: omgaan met belemmeringen bij de uitvoering van beleid voor de fysieke leefomgeving. December 2023 (2023/07)

Weg van de wegwerpmaatschappij. November 2023 (2023/05)

Samen werken: kiezen voor toekomstbestendige bedrijventerreinen. Oktober 2023 (2023/04)

Goed water goed geregeld. Mei 2023 (2023/02)

Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's. Maart 2023 (2023/01)

2022

Financiering in transitie: naar een actieve rol van de financiële sector in een duurzame economie. December 2022 (2022/05)

Towards a sustainable food system: a position paper on the framework law. December 2022 (RIi/EEAC)

Splijtstof?: Besluiten over kernenergie vanuit waarden. September 2022 (2022/04)

Onderdak bieden: sturen op prestaties van woningcorporaties. Mei 2022 (2022/03)

Natuurinclusief Nederland: natuur overal en voor iedereen. Maart 2022 (2022/01)

2021

Boeren met toekomst. December 2021 (RIi 2021/06)

Geef richting, maak ruimte! November 2021 (RIi 2021/05)

Investeren in duurzame groei. Oktober 2021 (RIi 2021/04)

Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid. Februari 2021 (RIi 2021/03)

Digitaal duurzaam. Februari 2021 (RIi 2021/02)

Waterstof: de ontbrekende schakel. Januari 2021 (RIi 2021/01)

2020

Toegang tot de Stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen. September 2020 (RIi 2020/06)

Stop bodemdaling in veenweidegebieden: het Groene Hart als voorbeeld. September 2020 (RIi 2020/05)

Groen uit de crisis. Juli 2020 (RIi 2020/04)

Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein. Juli 2020 (RIi 2020/03)

De bodem bereikt?! Juni 2020 (RIi 2020/02)

Greep op gevaarlijke stoffen. Februari 2020 (RIi 2020/01)

2019

Naar een duurzame economie: overheidssturing op transities. November 2019 (RIi 2019/05)

Waardevol toerisme: onze leefomgeving verdient het. September 2019 (RIi 2019/04)

Europees landbouwbeleid: inzetten op kringlooplandbouw. Mei 2019
(Rli 2019/03)

Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute. April 2019 (Rli 2019/02)

De som der delen: verkenning samenvallende opgaven in de regio.
Maart 2019 (Rli 2019/01)

Colofon

Tekstredactie
Saskia van As, Tekstkantoor Van As, Amsterdam

Infographics
Optima Forma/DPI, Voorburg (pagina 20, 21, 22, 38 en 39)

Fotoverantwoording
Cover: Olivier Middendorp / Hollandse Hoogte / ANP
Pagina 5: Jeffrey Groeneweg / Hollandse Hoogte / ANP
Pagina 12: Jeffrey Groeneweg / Hollandse Hoogte / ANP
Pagina 17: Marcel van den Bergh / Hollandse Hoogte / ANP
Pagina 34: Flip Franssen / Mediatheek Rijksoverheid
Pagina 37: Marcel van Hoorn / ANP

Grafisch ontwerp
Jenneke Drupsteen Grafische vormgeving, Den Haag

Publicatie Rli 2024/02
Juni 2024

Vertaling
Dit advies is vertaald in het Engels en te downloaden via http://en.rli.nl

Bronvermelding
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2024). Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat. Den Haag.

ISBN 978-90-77323-48-9
NUR740

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15901
Extern Zaak ID	2032386
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	10.b
Titel	RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (definitief) (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I en de Nota van beantwoording vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen van het Natuurnetwerk Nederland, het Landelijk Gebied en Provinciale Monumenten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.E.A.A.M. Ooms
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144823
marissa.ooms@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 JUNI 2024

Kenmerk
2032386/2265225

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (definitief)

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Definitieve vaststelling van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I.

Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden.[1] 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 13.3 OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.4 OV NH2022).

Op 25 juni jl. hebben wij de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-I definitief vastgesteld. De wijzigingen hebben van 21 februari t/m 2 april 2024 ter inzage gelegen.[2] Op 21 mei 2024 zijn de wijzigingen, met de bijbehorende nota van beantwoording, in eindconcept door ons vastgesteld. Per brief (met het kenmerk 2032386/2246399) bent u hierover door ons college geïnformeerd. Op 17 juni jl. zijn de wijzigingen besproken in de commissie Ruimte.

Vaststelling van de wijziging werkingsgebieden en bespreking commissie Ruimte

De bespreking in de commissie heeft geen aanleiding gevormd tot het aanpassen van het eindconcept van het wijzigingsbesluit (zoals

[1] Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Landelijk gebied (LG), Industrieterreinen van regionaal belang en industrieterreinen van provinciaal belang, glastuinbouwconcentratiegebied, UNESCO werelderfgoed, etc.
[2] Zie hierover de brief aan PS (kenmerk 2032386/2185993) m.b.t. de vaststelling van het ontwerp.

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

bijgevoegd in de brief met kenmerk 2032386/2246399). Daarom hebben wij op 25 juni jl. de wijziging (bijlage 1) met de bijbehorende Nota van beantwoording (bijlage 3) definitief vastgesteld conform het eindconcept. De wijzigingen treden in werking op 1 juli 2024.

Wijziging begrenzing provinciale monumenten in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Deze wijzigingsronde bevat een verfijning van de contouren van de provinciale monumenten. De regels over provinciale monumenten en het daarbij behorende werkingsgebied zijn ook onderdeel van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022. Om te borgen dat de kaarten van de provinciale monumenten in de OV NH2022 en het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 overeenkomen, omvat dit besluit ook een wijziging van het werkingsgebied provinciale monumenten in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 voor 4 gemeenten (bijlage 2). De tabel in de nota van beantwoording (bijlage 3, pagina 8-15) bevat een nadere toelichting op de aard van deze wijzigingen.

Tot slot

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de OV NH2022 door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces.[3] De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op inwerkingtreding op 1 juli en 1 februari. Over de volgende ronde wijziging werkingsgebieden & bijlagen, 'ronde 2024-II', wordt u in het najaar geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Wijzigingsbesluit werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-I
2. Wijzigingsbesluit Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022
3. Nota van beantwoording Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I

[3] Hierover zijn uw Staten geïnformeerd, zie onder meer de brieven met de kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

Provincie Noord-Holland

2024

PROVINCIAAL BLAD

Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 25 juni 2024, nr. 2032386/2265192, tot wijziging van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op

- Artikelen 4.1, 6.13, tweede lid, 6.19, vijfde lid, 6.55, 6.56 en 13.4 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022
- Artikelen 6.1, 6.3, 6.7 en 13.2 en 13.3 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Besluiten:

ARTIKEL I
De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 komt te luiden zoals is aangegeven in Bijlage A.

ARTIKEL II

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 wordt als volgt gewijzigd:

A

De begrenzing van de volgende werkingsgebieden wordt gewijzigd:

1. Landelijk gebied
2. Bijzonder provinciaal landschap
3. Natuurnetwerk Nederland
4. Agrarische bedrijven
5. Tuinbouwconcentratiegebied
6. Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
7. Industriegebied van provinciaal belang
8. Cultureel erfgoed – provinciale monumenten
9. Ontgrondingen
10. Peilbesluit

B

De titel ‘Werkingsgebied Zoekgebieden wind en wind en zon RES 1’ wordt vervangen door ‘Zoekgebieden wind en wind en zon RES’

C

Bijlage 1 Begripsbepalingen wordt als volgt gewijzigd:

1. De volgende begrippen vervallen:

    - havengebonden bedrijf
    - havengerelateerd bedrijf
    - kwetsbaar gewas
    - preventief middel

2. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

kern	gebied met aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing, die is geconcentreerd tot een samenhangende structuur, ten behoeve van overwegend stedelijke functies
dorpslint	langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies
havengebonden activiteiten	bedrijfsmatige activiteiten die zich blijvend richten op het vervoer van goederen en personen over water of die onlosmakelijk zijn verbonden met de afwikkeling van schepen en het daarmee verbonden personen- en vrachtverkeer en vanwege hun aard direct aan kadeterrein moeten worden gesitueerd
havengerelateerde activiteiten	bedrijfsmatige activiteiten die zich blijvend richten op de dienstverlening aan havengebonden activiteiten en afhankelijk zijn van: a. de binding met havengebonden activiteiten; en b. de nabijheid van havengebonden activiteiten
kwetsbare gewassen	bedrijfsmatige teelt in open grond van groentegewassen (vollegrondsgroenteteelt), akkerbouw, weidebouw, veehouderij, pluimveehouderij, tuinbouw - daaronder begrepen fruitteelt en het kweken van bomen, bloemen en bloembollen - en elke andere vorm van bodemcultuur in Nederland, met uitzondering van weide-, hooi- of graszaadpercelen waarvan het grasgewas minimaal zes

	maanden oud is en granen en graszaad vanaf afrijping (vanaf 1 juni)
preventieve maatregelen	maatregelen die kunnen worden ingezet om de in het geding zijnde belangen te beschermen zonder de betrokken dieren te doden of te verwonden

3. In de begripsbepaling ‘gebruiksgerichte paardenhouderij’ wordt voor ‘houden van paarden’ ingevoegd ‘bedrijfsmatig’.

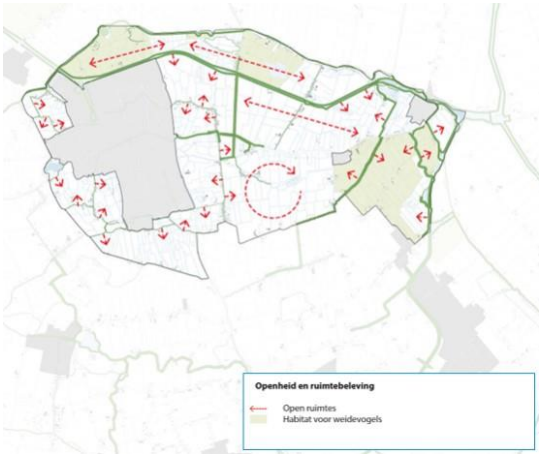
D

Bijlage 4 Natura 2000/Flora fauna wordt als volgt gewijzigd:

Onder bijlage 4a Vrijgestelde activiteiten vervalt ‘het beweiden van vee’.

E

In Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland wordt de afbeelding onder paragraaf Openheid en ruimtebeleving vervangen door:



F

Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO) wordt als volgt gewijzigd:

Onder bijlage 8a Kernkwaliteiten UNESCO wordt de paragraaf ‘*Werelderfgoed De Beemster’* vervangen door:

Hieronder zijn de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen opgesomd. De uitwerking van de kernkwaliteiten is opgenomen in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Deze tabel dient in samenhang te worden gelezen met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, deze bijlage en bijlage 8b, waarin opgenomen het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies.

Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster

Kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster zijn:

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van Droogmakerij de Beemster, bestaande uit:

    a. het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen;

    b. de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving);

    c. het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen;

    d. bebouwing langs de wegen;

    e. de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting;

    f. de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens;

    g. de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen;

    h. de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster;

2. Grote openheid.

3. Voor zover het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster samenvalt met het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam ook van toepassing op het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster.

Nadere uitwerking kernkwaliteiten werelderfgoed Droogmakerij de Beemster
Hieronder zijn de kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster uitgewerkt. De kernkwaliteiten van de Droogmakerij de Beemster mogen niet worden aangetast, noch in de fysieke zin noch in de integriteit van het geheel. Dit betekent dat niet alleen de hierna uitgewerkte onderdelen maar ook het systeem van de droogmakerij als samenhangend geheel moet worden beschouwd.

1. Het unieke samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van Droogmakerij de Beemster
Karakteristiek voor de Beemster is de ingenieuze, geometrische en rationele verkaveling van de droogmakerij. Na de drooglegging van het Bamestrameer werd de Beemsterpolder met precisie ingericht in volkomen vierkanten, gebaseerd op de idealen uit de klassieke oudheid en de renaissance van de rechte lijn, rationaliteit en mathematische verhoudingen. Dit strakke geometrische architectonische geheel is in 1644 vastgelegd op de kopergravure door Balthasar Florisz van Berckenrode. Hierdoor is waarneembaar dat het (landschaps)architectonische geheel (het Beemsterlandschap) zoals bedoeld in de zeventiende eeuw goed bewaard is gebleven.

<u>Algemene uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u>

- Bewaar de hoofdstructuur zoals afgebeeld op de kopergravure en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetast onderdeel van de hoofdstructuur.
- Pas de geometrische en mathematische verhoudingen die het gebied gevormd hebben toe om het vierkante gridpatroon, de rechte lijnen en rationele verkaveling in stand te houden.
- Volg het patroon van het geometrische cultuurlandschap van de Droogmakerij de Beemster.

Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de Droogmakerij de Beemster bestaat uit de volgende elementen:

a. Het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen

De Droogmakerij de Beemster is op een rationele en geometrische manier verkaveld. Zoals op de kopergravure afgebeeld, is de polder verdeeld in een hoofdpatroon van zes vierkante kamers door middel van haaks op elkaar staande hoofdwegen. Langs elke hoofdweg loopt aan weerszijden een sloot. Elk van de zes vierkante kamers in dit poldergrid heeft een afmeting van circa 1.800 bij 1.800 meter. De afmetingen van het vierkante gridpatroon zijn gebaseerd op het originele ontwerp van het gebied in Rijnlandse ‘morgens’, zoals afgebeeld op de kopergravure.

Elke vierkante kamer wordt opgedeeld in kwadranten door het hoofdpatroon van haaks op elkaar staande waterlopen. Deze kwadranten hebben een afmeting van circa 900 bij 900 meter. De kwadranten zijn elk opgedeeld in vijf rechthoekige percelen, die tevens van elkaar gescheiden zijn door een sloot. Deze percelen zijn circa 900 meter lang en 180 meter breed, gezien vanaf de kop van het perceel.

Als gevolg van de grillige grenzen van het drooggelegde Bamestrameer wijken de polderblokken buiten de zes vierkante kamers af van deze maatvoering. Deze gebieden zijn ook geometrisch verkaveld in vierkanten of rechthoeken. De percelen liggend aan de ringdijk reflecteren met hun variërende lengtes en breedtes de grillige vorm van de ringdijk.

Bij Kruisoord in het noordoosten van de Droogmakerij de Beemster wijkt de verkaveling af van het rationele raster. Bij de drooglegging kwam dit restant van het oude veenland binnen de dijk te liggen. Hier werd bij de indeling van de polder de oude perceelindeling gehandhaafd en zo goed mogelijk in het systeem van de polder verwerkt.

Het zuidoosten van de Droogmakerij de Beemster was van oorsprong aangewezen als tuinbouwlocatie, waardoor de verkaveling daar zoveel mogelijk de vierkanten en rechte lijnen van de polder aanhoudt, maar met een dichtere perceelindeling.

<u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u>

- Zowel het op de kopergravure voorkomende wegen- en slotenpatroon als de perceelindeling zijn leidend. Waar dit gridpatroon verloren is gegaan, wordt het waar redelijkerwijs mogelijk hersteld.
- De op de kopergravure voorkomende waterlopen mogen in beginsel niet gedempt of verplaatst worden, uit overweging van de cultuurhistorische waarde en de noodzakelijke waterhuishouding van de polder.

b. de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving)

De Droogmakerij de Beemster wordt begrensd door de ringdijk en de ringvaart. Deze elementen vormen een cruciaal onderdeel van de droogmakerij, omdat ze de grenzen van het voormalige meer aangeven en een onmisbaar onderdeel zijn van de waterhuishouding van de polder.

De grillige rand van de hoge boezemdijk staat in contrast met het strakke geometrische gridpatroon van de polder. De ringdijk is als continue lijn vanuit de polder te herkennen en is op verschillende plekken visueel versterkt door de bomenrand die boven het maaiveld uit steekt. Waar bomen staan, staan ze bovenaan het binnentalud, aan de polderzijde van de dijk. Tevens heeft de ringdijk een smalle kruin.

Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- De ringdijk blijft bij ruimtelijke ontwikkelingen als hoge boezemdijk met bomen aan de polderzijde vanuit de polder beleefbaar.
- De ringvaart blijft voortbestaan als essentieel onderdeel van de waterhuishouding van de polder.

c. het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen

Middenbeemster is het centrale dorp dat op het assenkruis van de Rijperweg en de Middenweg ligt. Dit is het centrale kruispunt van het geometrische gridpatroon van de Droogmakerij de Beemster. Door de ligging op het assenkruis van wegen is Middenbeemster een typisch kruisdorp. Op deze kruising bevindt zich een open en rechthoekige ruimte waar de voormalige veemarkt plaatsvond. Hier bevinden zich ook de belangrijkste openbare gebouwen, zoals de Keyserkerk. Vanuit de polder is de ligging van het kruisdorp met de kerk als middelpunt van het rastervormige wegenpatroon goed zichtbaar.

Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Het kruisdorp Middenbeemster blijft herkenbaar als middelpunt van het raster van hoofdwegen in de Beemsterpolder.
- De contour van het dorp Middenbeemster als geheel blijft passen binnen de geometrische hoofdstructuur van vierkanten en rechthoeken van de polder, zoals de structuur van de kamers, kwadranten en percelen.

d. bebouwing langs de wegen

In het buitengebied bevindt de erfbebouwing zich overwegend haaks op de lengtewegen. Een aantal kwadranten in het gridpatroon zijn haaks op dwarswegen bebouwd. Het hoofdgebouw bevindt zich in beide gevallen aan de kopse kant van het perceel, aan de (hoofd)weg. De wisselende kaveloriëntatie is onderdeel van het originele verkavelingsplan zoals opgetekend in de kopergravure. Aan de randen van de polder langs de ringdijk staat de hoofdbebouwing gedeeltelijk aan de ringdijkzijde van het perceel, ontsloten door een toegangsweg vanaf de ringdijk.

De wisselende kaveloriëntatie en de bebouwing langs de wegen versterken de visuele openheid binnen de kamers.

Uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Houdt de kaveloriëntatie zoals op de kopergravure aan en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetaste kaveloriëntatie.
- Hoofdbebouwing op een erf in het buitengebied vindt plaats aan de kop van een perceel en als gevolg daarvan langs de (hoofd)weg. Waar het hoofdgebouw reeds langs de ringdijk staat en is ontsloten door een toegangsweg vanaf de ringdijk, blijft het hoofdgebouw aan ringdijkzijde staan.

e. de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting

Het dwarsprofiel van de hoofdwegen is symmetrisch en opgebouwd uit een centrale rijweg die relatief hoger in het landschap ligt met aan weerszijde een sloot. De hoofdwegen zijn tevens geflankeerd door bermen met regelmatige laanbeplanting van bomen. Deze bomenrijen benadrukken de rechte lijnen die de polder doorsnijden en versterken de beleving van de polderkamers en het perspectief.

De hoofdwegen zijn ontworpen als neutraal raster, wat betekent dat deze gelijkwaardig zijn. Bestaande uitzonderingen hierop zijn wegen die reeds aangelegd waren voordat de Droogmakerij de Beemster aan de Unesco werelderfgoedlijst werd toegevoegd, namelijk: de rijksweg A7 en de provinciale wegen N243, N244 en N509.

Uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Voorkom voor zover dit veilig is hiërarchie in de hoofdwegen.
- Behoud de regelmatige bomenrijen langs hoofdwegen.
- Behoud aan weerszijden van de hoofdwegen een sloot.

f. de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens

Stolpboerderijen

De stolp dankt zijn kenmerkende vorm aan het vierkant (het hooihuis of de 'tas') in het midden, bestaande uit vier stijlen op de hoeken die het piramidevormige dak dragen. Stolpboerderijen passen door deze vierkante vorm goed bij de geometrische indeling van de polder. Onder invloed van de stedelijke architectuur hebben meerdere stolpen een symmetrische 'stadse' voorgevel met een uitspringende middenpartij. De stolpen en de bijbehorende erven zijn als onlosmakelijke eenheden met het geometrisch gridpatroon van het Beemsterlandschap verbonden en vormen als zodanig een integraal onderdeel van het werelderfgoed.

Erfinrichting

Het erf is de ordende bouwsteen in het buitengebied. De erfinrichting en bebouwing zijn onlosmakelijk verbonden met de Droogmakerij de Beemster als geheel. Het erf kent een duidelijke zonering. Kenmerkend is het hoofdgebouw (stolp of landhuis) in een vooruitgeschoven positie, op de kop van het perceel, met de voorgevel naar de weg gekeerd. Het voorerf is van oudsher bestemd voor het hoofdgebouw met aan voor- en zijkanten een representatieve (sier)tuin. Andere elementen van de erfinrichting zijn de poort (met hek), poortwachters (bomen), een toegangsbrug met een aansluitend recht erfpad langs het hoofdgebouw. De toegangsbrug komt zodoende naast het hoofdgebouw uit om vergezichten naar het achterliggende Beemsterlandschap te waarborgen.

Achter de achtergevel van het hoofdgebouw bevindt zich de overgangszone waarin het arbeidsintensieve en gemengde gebruik plaatsvindt en waar kleinere bedrijfsgebouwen staan. Daar weer achter is het bedrijfserf met de grotere bedrijfsgebouwen. De oorspronkelijke positie van de bijgebouwen is, net als die van het hoofdgebouw, met de noklijn evenwijdig aan het erfpad en de perceelsgrenzen.

Deze erfinrichting bevordert de vergezichten naar het achterliggende Beemsterlandschap over het erf en tussen de erven door.

Restanten van buitens

In de zeventiende en achttiende eeuw bestonden er veel buitens (buitenplaatsen) in de Droogmakerij de Beemster. Dit waren zowel boerderijen met een herenkamer als zuivere lusthoven voorzien van landhuis met tuin of park. De buitens waren bedoeld als statussymbool en voor het beheer van verbonden landerijen of bedrijven. Destijds waren er 52 van dergelijke buitens, die in de achttiende eeuw zijn gesloopt. Landhuis Rustenhove is de enige buitenplaats die nog herkenbaar is in het Beemsterlandschap.

Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk als beeldbepalende elementen in het Beemsterlandschap. Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan heeft het de voorkeur de bebouwing terug te brengen in dezelfde verhouding en contour.
- Houdt de oorspronkelijke erfzonering en -inrichting aan en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetaste erfzonering of -inrichting.
- Bewaar restanten van buitens.
- Waar in de zeventiende eeuw een buitenplaats stond, kan de erfsituering worden hersteld en de bebouwing worden teruggebracht in dezelfde verhouding en contour als de voormalige buitenplaats, inclusief de inrichting van een (sier)tuin.

g. de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen

Het oorspronkelijke waterhuishoudingssysteem dat ten grondslag ligt aan de Droogmakerij de Beemster is nog steeds waarneembaar en in gebruik. Waar de hoofdstructuur van waterwegen eerder diende om het water naar de molens te voeren, zijn deze waterwegen tegenwoordig in gebruik om het water naar de gemalen te voeren. Vanaf die punten werd en wordt het water naar de ringvaart uitgeslagen. Het waterhuishoudingssysteem beslaat de gehele waterafvoer inclusief de positionering van de waterwegen zoals te zien op de kopergravure. Dit systeem is essentieel voor de beleving en het voortbestaan van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster.

Tot het einde van de negentiende eeuw werd het water in de Droogmakerij de Beemster met behulp van windmolens de polder uitgeslagen op de ringvaart rond de hele droogmakerij. Drie of vier molens werden achter elkaar geplaatst, in een zogenaamde molengang, waardoor het water trapsgewijs naar de ringvaart gevoerd kon worden. Hoewel de windmolens bovengronds niet meer aanwezig zijn in de Droogmakerij de Beemster is de voormalige locatie van molengangen aan de Westdijk en Noorddijk nog zichtbaar aan de hand van de oorspronkelijke waterwegen waardoor het water naar de molens toe werd gevoerd.

Aan de Westdijk is de Rijper molengang nog zichtbaar in het Beemsterlandschap door de haakse waterwegen die hiertoe dienden, nabij boerderij de Molenkolk. Aan de Noorddijk is de dubbele waterweg die de molengang daar markeerde nog aanwezig. Daar bevindt zich tevens het polderhuiscomplex dat is gebouwd ten behoeve van het negentiende-eeuwse stoomgemaal in diezelfde watergang. Het polderhuiscomplex is beschermd als Rijksmonument.

<u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u>

- Behoud de op de kopergravure voorkomende hoofdstructuur van waterwegen en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetast onderdeel van de hoofdwaterwegen.
- Houdt het oorspronkelijke waterhuishoudingssysteem herkenbaar.
- Houdt restanten van molengangen en negentiende-eeuwse gemalen beleefbaar in het Beemsterlandschap.

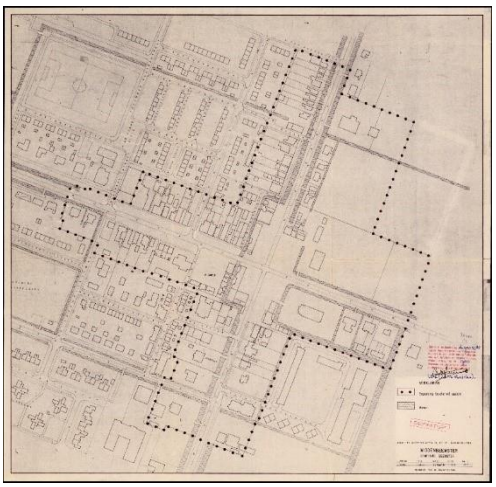
h. de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster

Het dorp Middenbeemster is ontworpen volgens de principes van de rechte lijn en geometrie en is gevormd in de kruising van de Rijperweg en Middenweg. Het (beschermde) dorpsgezicht wordt gekenmerkt door het centrale marktplein. Op het plein staan bomenrijen met veemarkthekken ertussen, die een samenhangende ruimte creëren. De bebouwing aan het plein heeft grotendeels één bouwlaag en de nokrichting bevindt zich grotendeels parallel aan de weg. De Keyserkerk is tevens een belangrijk onderdeel van het (beschermde) dorpsgezicht.

In 1982 is de historische kern van Middenbeemster aangewezen als beschermd dorpsgezicht op grond van de Monumentenwet (thans Erfgoedwet). De toelichting op dit beschermde dorpsgezicht benadrukt dat de bewaard gebleven structuur en het bebouwingsbeeld van het dorp van binnenuit gezien belangrijk zijn. Hoewel de oudste kaart uit 1830 stamt, wijzen de gegevens over de aanwezige panden in de zeventiende eeuw erop dat de indeling niet wezenlijk is veranderd.

<u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u>

- Behoud de structuur en het karakter van het beschermde dorpsgezicht Middenbeemster. Dit bestaat uit de kruising van de Rijperweg en de Middenweg, het centrale marktplein met bomen en veemarkthekken en het bebouwingsbeeld zoals uitgewerkt in de toelichting op de aanwijzing van Middenbeemster als beschermd dorpsgezicht.



Het beschermde dorpsgezicht Middenbeemster (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed)

2. Grote openheid

De visueel-landschappelijke openheid is een hooggewaardeerde kwaliteit van de Droogmakerij de Beemster en dient herkenbaar te blijven. Door de openheid van het landschap zijn opgaande elementen van veraf zichtbaar. Tussen de erven door bestaan er vergezichten naar het achterliggende Beemsterlandschap, mede door de erfindeling.

In de Droogmakerij de Beemster begrenzen de laanbeplanting en bebouwing langs hoofdwegen de openheid. Het grootste deel van de polder, buiten de dorpen, de bebouwing en beplanting langs de wegen om, is onbewoond en vrij van dichte, opgaande bebouwing en beplanting. Aan de rand van de polder worden de percelen begrensd door de continue lijn van de ringdijk.

<u>Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkelingen</u>

- Behoud de beleefbaarheid van de visueel-landschappelijke openheid van de Droogmakerij de Beemster.
- Behoud de beleefbaarheid van vergezichten en de openheid binnen de kamers.

3. Voor zover het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster samenvalt met het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam ook van toepassing op het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster

De vijf forten binnen de Droogmakerij de Beemster zijn tevens onderdeel van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. De forten zijn markante elementen in het open landschap. De samenhang tussen fort en open landschap, evenals de cultuurhistorisch waardevolle opbouw van gracht, omwalling en gebouw zijn waardevol. Bij de Beemster wordt de hoofdverdedigingslijn van de Hollandse Waterlinies gevormd door de boezemkade langs de ringvaart en door het wegenpatroon van de Droogmakerij de Beemster.

Vier forten liggen aan de voet van de ringdijk, direct aan de accessen (toegangswegen) vanuit de Droogmakerij de Beemster. De ringdijk vormt tevens een belangrijk onderdeel van de hoofdverdedigingslijn van de Hollandse Waterlinies. Het fort aan de Nekkerweg kent een afwijkende ligging omdat het gelegen is binnen het ‘veilige gebied’ wat niet geïnundeerd zou worden. Het fort ligt op de kruising van twee hoofdwegen van het Beemster gridpatroon en bewaakt hiermee deze wegen.

De Hollandse Waterlinies zijn vanuit de polder te beleven door de doorkijken vanaf de hoofdwegen naar de forten. De forten dragen bij aan de openheid door de verboden kringen (schootcirkels) met een straal van een kilometer rondom het fort.

Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Waar Droogmakerij de Beemster overlapt met de Hollandse Waterlinies zijn de kernkwaliteiten verder uitgewerkt in de Gebiedsanalyse Hollandse Waterlinies Stelling van Amsterdam Noord. Deze uitwerking zal in acht moeten worden genomen bij de beoordeling van de gevolgen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor de kernkwaliteiten van beide werelderfgoederen.

Op 26 juli 2021 zijn de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie gezamenlijk Unesco werelderfgoed Hollandse Waterlinies geworden. Het samengevoegde werelderfgoed Hollandse Waterlinies en de daarbij behorende kernkwaliteiten moeten nog worden opgenomen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving op grond van de Omgevingswet. Tot die tijd wordt er in de uitwerking van de kernkwaliteit nummer 3 van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster met de terminologie 'Hollandse Waterlinies' tevens de Stelling van Amsterdam bedoeld.

G

Bijlage 10 Gegevens en bescheiden wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel van onderdeel B6 komt te luiden:

   B6: Aanleggen uitstrooiveld of (dieren)begraafplaats in grondwaterbeschermingsgebied

2. De titel van onderdeel B7 komt te luiden:

   B7: Toepassen van verontreinigde grond en baggerspecie in grondwaterbeschermingsgebied
3. De titel van onderdeel B10 komt te luiden:

   B10: Activiteit op of nabij een provinciale vaarweg

4. Onderdeel D1: Vellen houtopstand vervalt.

5. De titel van onderdeel D2 komt te luiden:

   Lozen van afstromend water op of in de bodem in grondwaterbeschermingsgebied

H

Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 5.2 Woningbouw wordt 'Artikel 6.14, eerste lid, en Artikel 6.20, eerste lid' vervangen door 'Artikel 6.13, eerste lid, en Artikel 6.19, eerste lid'.

2. In de toelichting op artikel 6.4 wordt het kaartje onder Stimuleringsgebied zonne-energie Hoofdweg vervangen door:



3. In de toelichting op artikel 6.4 wordt het kaartje onder Stimuleringsgebied zonne-energie Vijfhuizerweg vervangen door:



4. Aan de toelichting op artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie wordt het volgende toegevoegd:

Stimuleringsgebied zonne-energie Noorder Legmeerpolder



Stimuleringsgebied zonne-energie Boesingheliede



ARTIKEL III

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.
2. In afwijking van het eerste lid treedt de wijziging van het werkingsgebied Peilbesluit met ingang van 1 juli 2024 in werking en werkt terug tot en met 1 januari 2024.

Haarlem, 25 juni 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter
M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Haarlem

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 25 juni 2024, nr. 2032386/2265192 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat de locaties 'voorbeschermd provinciaal monument' in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist waren begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van 'Voorbeschermd provinciaal monument' te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2024.

Gegeven te Haarlem, 25 juni 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Haarlem

A

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm1911/nld@20231027;2

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0392/nld@2023 10 27;3

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Haarlemmermeer

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 25 juni 2024, nr. 2032386/2265192 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat de locaties ‘voorbeschermd provinciaal monument’ in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist waren begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van ‘Voorbeschermd provinciaal monument’ te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2024.

Gegeven te Haarlem, 25 juni 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Haarlemmermeer

A

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0394/nld@2023 10 27;2

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0394/nld@2023 10 27;3

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Velsen

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 25 juni 2024, nr. 2032386/2265192 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat de locaties 'voorbeschermd provinciaal monument' in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist waren begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van 'Voorbeschermd provinciaal monument' te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2024.

Gegeven te Haarlem, 25 juni 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Velsen

A

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0453/nld@2023 10 27;2

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0453/nld@2023 10 27;3

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Amstelveen

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 25 juni 2024, nr. 2032386/2265192 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat de locaties ‘voorbeschermd provinciaal monument’ in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist waren begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van ‘Voorbeschermd provinciaal monument’ te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2024.

Gegeven te Haarlem, 25 juni 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Voorbereidingsbesluit omgevingsverordening NH2022 gemeente Amstelveen

A

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0362/nld@2023 10 27;2

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0362/nld@2023 10 27;3

Provincie Noord-Holland

Nota van beantwoording

Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022

Ronde 2024-I

Kenmerk 2032386/2245218

Inhoudsopgave

1. Algemene reactie 2
1.1 Inleiding 2
1.2 Proces 2
2. Overzicht wijzigingen 3
2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling 3
2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden 3
2.3 Overzicht wijziging bijlagen 27
3. Lijst met zienswijzen 41
4. Beantwoording per zienswijze 41

1. Algemene reactie

1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden. Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om de werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.7 OV NH2020 en artikel 13.3 OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.8 OV NH2020 en artikel 13.4 OV NH2022). De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kan de begrenzing van een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

Gedeputeerde Staten hebben op 13 februari 2024 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de OV NH2022 (de zogeheten ronde 1 van 2024). Het ontwerpbesluit heeft van 21 februari t/m 2 april 2024 ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in deze nota van beantwoording.

De Provincie Noord-Holland past de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de Omgevingsverordening aan door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. De provincie doet dit elk half jaar, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli van het lopende jaar en 1 februari van het daaropvolgende jaar.

1.2 Proces

Het ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-I is op 21 februari 2024 6 weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging bestond voor de werkingsgebieden uit de tabel voorgestelde wijzigingen en de daarbij behorende viewer. Voor de bijlagen bestond de terinzagelegging uit een tabel met daarin de voorgestelde wijzigingen. Zienswijzen konden tot en met 2 april ingediend worden. Hiermee zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun visie te geven op de voorgestelde wijziging(en) voorafgaand aan het definitieve besluit door Gedeputeerde Staten.

Er zijn 13 zienswijzen ingediend. Een overzicht van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3. In verband met privacy zijn alleen de namen van organisaties weergegeven en niet de namen van individuele indieners. De zienswijze is beantwoord in de tabel die te vinden is in hoofdstuk 4.

2. Overzicht wijzigingen

2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling

Er zijn geen wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp van de wijziging werkingsgebieden naar aanleiding van de terinzagelegging. Er zijn wel wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp van de wijziging bijlagen naar aanleiding van de terinzagelegging. Het betreft Bijlage 8a, onderdeel Droogmakerij de Beemster. Paragraaf 2.3, onder categorie B, bevat hierover een nadere toelichting. Daarnaast zijn er ambtelijk een aantal correcties doorgevoerd in de bijlagen. Paragraaf 2.3, onder categorie C, bevat hierover een nadere toelichting.

2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden

In de eerste ronde van 2024 gaat het om de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, inwoners of organisaties zijn ingediend;
- Wijzigingen ten behoeve van de optimalisatie en afronding van het Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart;
- Situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast.

Het gaat om in totaal 77 voorgestelde wijzigingen in de hieronder genoemde werkingsgebieden. Van deze wijzigingsvoorstellen leiden er 71 daadwerkelijk tot een wijziging in de werkingsgebieden.

- Natuurnetwerk Nederland
- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- Agrarische bedrijven
- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Tuinbouwconcentratiegebied
- Industriegebied van Provinciaal Belang
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Provinciale wegen
- Beperkingengebied provinciale wegen

Wijzigingen in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De provincie heeft de taak om het natuurnetwerk in 2027 af te ronden. 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.

Om te komen tot een aaneengesloten natuurnetwerk wordt deze ronde een besluit genomen over 48 voorstellen om de NNN-begrenzing aan te passen. Met het netwerk ontstaan grotere leefgebieden en krijgen planten en dieren meer kans om te verspreiden. 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.

Deze ronde worden vooral 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 herbegrenzingsverzoeken 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 naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit met 0,35 hectare toe. Onder de tabel wijziging werkingsgebieden is een overzicht opgenomen waarin per NNN-wijzigingsvoorstel het aantal hectaren (toename of afname) genoemd wordt.

Viewer en tabel

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=1aa5eec96f9f498ebcd3d2e96bd295ae

Deze viewer moeten 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.

In onderstaande tabel wordt een overzicht van de wijzigingen gegeven.

Leeswijzer tabel en viewer 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 beiden) en de toelichting bij het voorstel;
- 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 Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie is aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Categorie A:

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden door te voeren in de OV NH2022 conform het ontwerpbesluit. De voorstellen waarbij het GS besluit 'niet wijzigen' vermeld, worden niet doorgevoerd (conform het ontwerpbesluit). Het betreft:

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	**Locatie**	**Werkingsgebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het voorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BPL**	**Consultatie PS**
01.1.2024	Hoogwoud	Bijzonder Provinciaal Landschap	Begrenzen	Stichting Opmeer Denkt Mee stelt voor om het areaal in het gebied Koningspade- Wester Boekelweg- Langereis als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) aan te wijzen. De Stichting is opgericht voor en door inwoners van Opmeer en is betrokken bij het bijzondere historische landschap van West-Friesland. De stichting constateert dat er sprake is van BPL in bijna het gehele buitengebied bij de dorpskernen Hoogwoud en Aartswoud, op 1 areaal na. De stichting stelt dat het landschap exact vergelijkbaar is met de aangrenzende arealen: er is sprake van een stolpenlint en er is sprake van een weidevogelleefgebied met beschermde vogelsoorten, en het betreft een ecologische verbindingszone. De stichting verzoekt daarom om ook het ontbrekende areaal aan te wijzen als BPL.	Niet wijzigen	De begrenzing van het BPL voldoet aan strikte criteria. Deze zijn terug te vinden in de Nota van Beantwoording behorende bij de Omgevingsverordening NH2020. Het door u aangedragen gebied voldoet niet aan deze criteria. Het landschap lijkt op de begrensde gebieden maar valt niet binnen de categorie 'van hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde' en bevat geen weidevogelkerngebied. Het gebied is daarom niet begrensd als BPL. Het staat uw gemeente vrij om zelf in haar omgevingsbeleid aanvullende beschermende regels op te nemen voor dit gebied.	Nee	Nee
02.1.2024	Westzaan, gemeente Zaanstad	Bijzonder Provinciaal Landschap; Landelijk gebied; Agrarische bedrijven; Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten	Ontgrenzen	Gemeente Zaanstad stelt deze ontgrenzing voor. De gemeente wil medewerking verlenen om op het voormalig terrein van houthandel Pont Meyer in Westzaan (achter Zuideinde 50 te Westzaan) maximaal 200 woningen te realiseren. Er ligt een stedenbouwkundig ontwerp voor 192 woningen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is in 2013 het bestemmingsplan Landelijk Gebied Westzaan vastgesteld. Voor dit gebied is een Uitwerkingsplan en een Wijzigingsplan in voorbereiding. De tuinen van 17 woningen liggen	Wijzigen	Wij wijzigen de begrenzing zoals voorgesteld door de gemeente. Het gaat hier om een stedelijke ontwikkeling, die met een minimaal oppervlak de grens van het BPL overschrijdt (met kernkwaliteit habitat voor weidevogels). Het betreft een locatie waar al een bedrijfsbestemming op zat, die ook voor verstoring van het habitat zou hebben gezorgd. Het gaat hier om een minimale afname van het BPL, waarbij wij geen significante aantasting verwachten van de	Nee	Nee

				voor een klein gedeelte in het gebied dat door de provincie is aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).		kernkwaliteiten (doorzicht lint of habitat weidevogels). Door de aanwezigheid van de landbouwweg blijft het doorzicht verder gehandhaafd.		
03.1.2024	Vijfhuizen	Bijzonder Provinciaal Landschap	Begrenzen en ontgrenzen	Een particulier verzoekt om een wijziging van de begrenzing van de werkingsgebieden in Vijfhuizen ter hoogte van de zijweg van de Spieringweg, naast de Zuid-tangent tussen (de westkant van) Stellinghof Vijfhuizen en de Spoordijk. De indiener wil de kavel opsplitsen, een toekomstbestendige woning bouwen en de huidige woning verkopen. De indiener geeft aan dat de grenzen van het MRA Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap in de omgeving van het Cultureel Erfgoed Waterlinie Geniedijk/het Monument Fort Vijfhuizen te ruim zijn ingetekend ten opzichte van de situatie van vóór de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020.	Niet wijzigen	De locatie ligt in de werkingsgebieden MRA landelijk gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). De locatie ligt tevens in het gebied dat in het Besluit kwaliteit leefomgeving is aangeduid als Stelling van Amsterdam. Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020 hebben wij op basis van een aantal uitgangspunten de contouren van de werkingsgebieden vastgesteld. Gezien de ligging en het karakter van het gebied is de begrenzing een bewuste keuze. Wij hebben begrip voor uw verzoek maar willen dit gebied op basis van beleidsmatige uitgangpunten in samenhang beschouwen. In uw verzoek verwijst u naar ons coalitieakkoord waarin wij ruimere mogelijkheden voor woningbouwontwikkeling voorstaan. De ruimere mogelijkheden in het coalitieakkoord vertalen wij momenteel naar een ontwerp wijziging van de regels van de Omgevingsverordening NH2022. Wij kunnen in dit stadium nog niet aangeven of dit ook betekent dat de door u gewenste extra woning dan alsnog binnen de regels van de Omgevingsverordening mogelijk gemaakt kan worden.	Nee	Nee

04.1.2024	Heining 148/ Wethouder van Essenweg, Amsterdam	Bijzonder Provinciaal Landschap; Landelijk gebied; Industriegebied van Provinciaal Belang	Begrenzen: Bijzonder Provinciaal Landschap en Landelijk Gebied Ontgrenzen: Industriegebied van Provinciaal Belang	Een particulier en de Stichting Zijkanaal F stellen voor om een groenstrook uit het Industriegebied van Provinciaal Belang (IPB) te halen en opnieuw op te nemen in het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Het betreft perceel Heining 148 en het stuk aan de zuidzijde (in het gemeentelijke bestemmingsplan bestemd als 'Groen-1') dat in een vorige wijzigingsronde uit de begrenzing van het BPL is gehaald. De provincie heeft destijds het werkingsgebied aangepast, maar dit was niet overeenkomstig het verzoek dat de gemeente Amsterdam hierover eerder in een zienswijze heeft ingediend. Met het voorstel om deze groenstrook opnieuw te begrenzen als BPL willen de particulier en de stichting veiligstellen dat deze groenstrook behouden blijft, vanwege de landschappelijke waarden van het gebied.	Wijzigen	Wij wijzigen het werkingsgebied conform het voorstel van de particulier en de stichting. Het betreft een kleine strook groen die aansluit op het bedrijventerrein. Amsterdam heeft deze strook grond de bestemming Groen gegeven. Er is geen sprake van de noodzaak van reservering van de ruimte voor het Industriegebied van Provinciaal Belang (IPB). Het is wel wenselijk deze groene zoom om het bedrijventerrein te behouden. De gemeente Amsterdam heeft deze strook groen opgenomen in de Hoofdgroenstructuur en heeft geen bezwaar tegen de ontgrenzing van het IPB en de begrenzing als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).	Nee	Nee
05.1.2024	Haarlemmermeer, Cruquius	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Fort bij Heemstede in het verleden verkeerd zijn ingetekend. Uit de redengevende omschrijving van het monument blijkt dat o.a. de fortgracht niet was opgenomen. De nu voorgestelde is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. Deze intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het Fort bij Heemstede is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
06.1.2024	Haarlemmermeer, Hoofddorp	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Nevenbatterij van het Fort bij Hoofddorp in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De nevenbatterij van het Fort bij Hoofddorp is en blijft een provinciaal monument. Overigens blijft de intekening van het	Nee	Nee

						onderliggende provinciaal monument Geniedijk wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen.		
07.1.2024	Haarlemmermeer, Hoofddorp	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Damsluis in de Hoofdvaart te Hoofddorp in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument en een fysiek bezoek aan de damsluis opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Damsluis in de Hoofdvaart te Hoofddorp is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
08.1.2024	Haarlemmermeer, Hoofddorp	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Bruggen van het acces aan de IJweg te Hoofddorp in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De brug van het acces IJweg te Hoofddorp is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
09.1.2024	Haarlemmermeer, Hoofddorp	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Bruggen van het acces aan de Rijnlanderweg te Hoofddorp in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. Deze intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De bruggen van het acces aan de Rijnlanderweg te Hoofddorp zijn en blijven provinciaal monument.	Nee	Nee

10.1.2024	Haarlemmermeer, Hoofddorp	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Kringenwetwoning aan de Rijnlanderweg 1011 te Hoofddorp in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Kringenwetwoning te Hoofddorp is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
11.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Opzichterswoning aan het Visserseind 24 te Spaarndam in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. Deze intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Opzichterswoning is en blijft een provinciaal monument. Overigens blijft de intekening van het onderliggende provinciaal monument Positie van Spaarndam blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen.	Nee	Nee
12.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Stenen Beer te Spaarndam in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. Deze intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Stenen Beer te Spaarndam is en blijft een provinciaal monument. Overigens blijft de intekening van het onderliggende provinciaal monument Positie van Spaarndam wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen.	Nee	Nee

13.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Nevenbatterij bezuiden Spaarndam in Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Nevenbatterij is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
14.1.2024	Haarlem, Velsen, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Spaarndam in het verleden verkeerd is ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Spaarndam is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
15.1.2024	Haarlem, Velsen, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Liniewal bewesten Spaarndam in het verleden verkeerd is ingetekend. De nu opgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Liniewal is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
16.1.2024	Velsen, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Inlaatduiker bij het rechtervleugelwerk in Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu opgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster.	Nee	Nee

17.1.2024	Velsen, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Inlaatduiker bij het rechtervleugelwerk in Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster.	Nee	Nee
18.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Inundatiekanaal door de Voorstelling van Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster.	Nee	Nee
19.1.2024	Velsen, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Inlaatduiker bij het rechtervleugelwerk in Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster.	Nee	Nee
20.1.2024	Haarlem, Velsen, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Inlaatduiker aan de Gruijterspolder in Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Inlaatduiker is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee

21.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Ontvangkom van de Oude Spaarndammerpolder in Spaarndam in het verleden niet apart zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Ontvangkom is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
22.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Inlaatduiker aan de Oude Spaarndammerpolder in Spaarndam in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Inlaatduiker is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
23.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Damsluis aan de Heksloot in Spaarndam in het verleden verkeerd (te groot) zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Damsluis is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
24.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Toevoerkanaal bij het Boezemkanaal van het stoomgemaal in Spaarndam in het verleden verkeerd (te groot) zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het Toevoerkanaal is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee

25.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Damsluis bij het Boezemkanaal van het stoomgemaal in Spaarndam in het verleden verkeerd (te groot) zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Damsluis is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
26.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument brug behorend bij de Damsluis in het Kanaal naar de Kleine Sluis bij het Spaarne in Spaarndam in het verleden verkeerd zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De brug behorend bij de Damsluis in het kanaal naar de Kleine Sluis te Spaarndam is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
27.1.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Wij constateren dat de contouren van het provinciaal monument Damsluis in het Kanaal naar de Kleine Sluis bij het Spaarne in Spaarndam in het verleden verkeerd (te groot) zijn ingetekend. De nu voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Dezelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.	Wijzigen	De contouren van een monument dienen overeen te komen met de contouren zoals omschreven in de redengevende omschrijving van dat betreffende monument en zoals opgenomen in het Kadaster. Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Damsluis is en blijft een provinciaal monument.	Nee	Nee
28.1.2024	Amstelveen	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel om het gemaalcomplex aan de Amsteldijk te Amstelveen uit te schrijven als provinciaal monument.	Wijzigen	Het gemaalcomplex aan de Amsteldijk te Amstelveen is abusievelijk als provinciaal monument ingeschreven. Reeds sinds 2002 is dit gemaalcomplex een Rijksmonument.	Nee	Nee

29.1.2024	Castricum	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel dat voortkomt uit het gebiedsproces rond de begrenzing van de Zanderij Noord. In de vorige ronde herbegrenzingen van het NNN is de Zanderij Noord begrensd als NNN, bij deze begrenzing is als voorwaarde opgenomen dat nog twee percelen buiten de begrenzingen gehouden moesten worden vanwege de realisatie van woningen. Toen was de locatie waar deze woningen zouden komen nog niet bekend, daarom is toen afgesproken dat wij het hele gebied zouden begrenzen als NNN en deze percelen waar woningen zouden komen in een latere ronde alsnog uit het NNN zouden halen.	Wijzigen	Het betreft de uitvoering van eerdere afspraken in het gebiedsproces rond de begrenzing van de Zanderij Noord. De locatie waar de woningen moeten komen is inmiddels bekend. Daarom worden de betreffende percelen nu conform de afspraak met de gemeente alsnog uit de begrenzing van het NNN gehaald.	Nee	Nee
30.1.2024	Texel	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de woonbestemming van dit perceel.	Wijzigen	Het betreft een woning met tuin met een woonbestemming. Het perceel is ook als zodanig in gebruik. Het perceel draagt niet bij aan het Natuurnetwerk.	Nee	Nee
31.1.2024	Muiden	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel om de verharde weg te ontgrenzen.	Wijzigen	Het betreft een verharde weg die niet bijdraagt aan het Natuurnetwerk.	Nee	Nee
32.1.2024	Ankeveen	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Natuurmonumenten stelt voor om dit gebied te begrenzen als NNN, omdat dit als natuur wordt beheerd.	Wijzigen	Het betreft Natura 2000-gebied van ecologisch belang, dat ook al als zodanig wordt beheerd door Natuurmonumenten. De toevoeging van dit stukje aan het NNN draagt bij aan de robuustheid van het Natuurnetwerk.	Nee	Nee
33.1.2024	Naarden	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de woonbestemming van dit perceel.	Wijzigen	Het betreft een woning met een tuin. Het perceel heeft een woonbestemming en draagt niet bij aan het Natuurnetwerk.	Nee	Nee

34.1.2024	Provincie Noord-Holland	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel ter correctie van een onlogische begrenzing van het NNN op verschillende locaties in Noord-Holland.	Wijzigen	Het betreft een correctie van kleine randjes van percelen die ten onrechte zijn begrensd.	Nee	Nee
35.1.2024	Texel	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen en ontgrenzen: NNN en BPL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing i.v.m. een aanvraag voor de Kwaliteitsimpuls natuur en landschap subsidie (SKNL) op de gehele percelen, met uitzondering van het woonvlak.	Wijzigen	De begrenzing betreft een SKNL-aanvraag. Het gaat om een correctie van de kaart met instemming van de eigenaar. Het perceel draagt bij aan de robuustheid van het NNN. Het te ontgrenzen perceel heeft een woonbestemming met onvoldoende ecologische waarde.	Nee	Nee
36.1.2024	Landsmeer	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het betreft een correctie van kleine randjes aan percelen die ten onrechte niet zijn begrensd als NNN.	Nee	Nee
37.1.2024	Amstelveen	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen en ontgrenzen: NNN en BPL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het betreft een correctie van kleine randjes aan de grenzen van percelen die niet goed zijn ingetekend.	Nee	Nee
38.1.2024	Provincie Noord-Holland	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing van percelen door geheel Noord-Holland. De percelen zijn verpacht als NNN.	Wijzigen	Deels betreft deze wijziging kaartcorrecties, deels betreft het de begrenzing van gehele percelen die verpacht zijn als NNN vanwege hun ecologische bijdrage aan de robuustheid van het Natuurnetwerk.	Nee	Nee
39.1.2024	Loosdrecht	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing van dit perceel. Bij de eerdere begrenzing van de percelen waren wij een hoekje vergeten, dat hoekje wordt nu alsnog begrensd als NNN. Met deze wijziging begrenzen wij het gehele kadastrale perceel dat is ingericht als natuur (en ook als zodanig wordt beheerd) als NNN.	Wijzigen	Er is een kwalitatieve verplichting afgesloten met volledige schadeloosstelling dat het perceel als natuur wordt ingericht en beheerd, vanwege de ecologische waarde voor de robuustheid van het natuurnetwerk. Onlangs is het perceel ook als zodanig ingericht.	Nee	Nee
40.1.2024	Loosdrecht	Natuurnetwerk Nederland (NNN);	Begrenzen en ontgrenzen: BPL en NNN	Het betreft een intern voorstel voor een kleine kaartcorrectie in een grotere grond-deal.	Wijzigen	Het betreft een correctie van onjuistheden in de kaart.	Nee	Nee

		Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)						
41.1.2024	Castricum	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel waarmee de begrenzing wordt aangepast aan de gebruiksgrens.	Wijzigen	Het betreft een correctie van een klein randje aan een perceel dat ten onrechte is begrensd als NNN. De begrenzing overschreed de grens van een perceel dat bij een ander in gebruik was en geen ecologische waarde heeft. Dit wordt nu gecorrigeerd.	Nee	Nee
42.1.2024	Castricum	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Begrenzen en ontgrenzen	PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland stelt deze herbegrenzing voor. Het te ontgrenzen deel betreft een deel van een sportveld. In het te begrenzen deel wordt een duinrel gerealiseerd.	Wijzigen	De ontgrenzing betreft een gedeelte van een sportveld met onvoldoende natuurwaarde. In het te begrenzen gedeelte wordt een duinrel gerealiseerd. Deze duinrel (typisch voor de natuur in de binnenduinrand) draagt bij aan het verbeteren van de natuurwaarden en ecologie en het vergroten van de waterberging in de binnenduinrand.	Nee	Nee
43.1.2024	Castricum	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Begrenzen en ontgrenzen	PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland stelt deze herbegrenzing voor. Het betreft een voormalige begraafplaats die PWN als natuur gaat inrichten.	Wijzigen	Het betreft een ecologisch waardevol gebied grenzend aan een groter natuurgebied. De realisatie van natuur op de voormalige begraafplaats maakt het Natuurnetwerk robuuster en zorgt voor een betere buffer voor de natuur tegen de omliggende woningen.	Nee	Nee
44.1.2024	Heemskerk	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Tuinbouwconcentratiegebied	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: Tuinbouwconcentratiegebied	PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland stelt deze begrenzing voor. Het betreft klein randjes aan een perceel van de Provincie Noord-Holland.	Wijzigen	Het betreft een correctie van kleine randjes aan percelen die ten onrechte niet zijn begrensd als NNN.	Nee	Nee
45.1.2024	Elswout	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Staatsbosbeheer stelt voor om dit perceel te ontgrenzen t.b.v. de renovatie van een schuur en een gebouwtje voor beheerwerkzaamheden.	Deels wijzigen	Wij wijzen het grootste deel van het voorstel tot ontgrenzing af. Het betreft een enkel bestemming natuur. De percelen hebben een unieke ligging in de binnenduinrand en er komen al verschillende typen landschap voor met potenties voor natuurontwikkeling. Wij	Nee	Nee

						ontgrenzen het deel dat overlapt met bebouwing.		
46.1.2024	Dijkgatsbos	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Staatsbosbeheer stelt voor om dit perceel te ontgrenzen. Het betreft een open terrein met bebouwing dat vrijwel uitsluitend gebruikt wordt voor recreatie en kamperen.	Wijzigen	Het betreft een camping en het perceel draagt niet bij aan het Natuurnetwerk. Er is geen sprake van actuele of potentiële hoge natuurwaarden.	Nee	Nee
47.1.2024	Schardam	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Staatsbosbeheer stelt voor om dit perceel te begrenzen. Het betreft een perceel van Staatsbosbeheer met ecologische potentie binnen een groter natuurgebied.	Wijzigen	De percelen vormen een integraal onderdeel van poldergebied Floriskoog dat leefgebied biedt aan weide- en watervogels, waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd voor omliggende Natura 2000-gebieden. Daarnaast leidt de begrenzing tot een wenselijke uitbreiding van het NNN-gebied Kogen bij Schardam.	Nee	Nee
48.1.2024	Callantsoog	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Staatsbosbeheer stelt voor om dit perceel te begrenzen. Het betreft een perceel van Staatsbosbeheer met ecologische potentie binnen een groter natuurgebied.	Wijzigen	Door de begrenzing neemt de robuustheid van het NNN-gebied De Nollen, Kooibosch & Luttickduin toe.	Nee	Nee
49.1.2024	Schagen	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Staatsbosbeheer stelt voor om dit perceel te begrenzen.	Wijzigen	Het betreft een klein perceel van Staatsbosbeheer met natuurpotentie dat midden in een groter natuurgebied ligt.	Nee	Nee
50.1.2024	Texel	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Begrenzen	Staatsbosbeheer stelt voor om dit perceel te begrenzen. Een deel van perceel is al begrensd als NNN en het perceel ligt in een groter natuurgebied.	Wijzigen	De begrenzing van het perceel als NNN draagt bij aan de realisatie van een samenhangend en robuust natuurgebied.	Nee	Nee
51.1.2024	Spaarnwoude De Ven	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Recreatieschap Spaarnwoude stelt deze ontgrenzing voor omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Deels wijzigen	Wij ontgrenzen een deel van de percelen. De open terreinen binnen deze percelen zijn in de huidige situatie intensief in gebruik 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	Nee	Nee

						natuurkwaliteit binnen deze percelen is niet realistisch.		
52.1.2024	Landsmeer	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Een particulier stelt deze ontgrezing voor. Er is een pompgat nodig voor afwatering en het betreft deels een terrein dat gebruikt wordt voor het trainen van honden.	Wijzigen	Wij ontgrenzen het gedeelte van de woning en de aangrenzende tuin, omdat dit gebruik altijd enige verstoring met zich mee zal brengen waardoor natuurpotenties als vochtig weidevogelgrasland of veenmoeras niet optimaal tot ontwikkeling komen. Deze ontgrenzing is gekoppeld aan afspraken over natuurrealisatie op de overige percelen van de eigenaar. De inrichting van de overige percelen is conform het streefbeeld voor de natuurverbinding. Die natuurontwikkeling betreft de kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van de verbindingszone met een breedte van 50 meter met minimaal 15 meter brede natuurvriendelijke oeverzones.	Nee	Nee
53.1.2024	Noord-Kennemerland	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel voor de begrenzing van deze percelen, die in potentie voldoen aan de belangrijke ecologische criteria.	Wijzigen	De percelen liggen direct ten oosten van het Noordhollands Duinreservaat (Natura 2000 en NNN) in de duinzoom, in het (voormalig) gradiënt tussen de duinen en het lagere en nattere gelegen gebied in de polder. Het herstellen van de gradiënt in de duinzoom kan de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen die kenmerkend zijn voor Noord-Holland bevorderen.	Nee	Nee
54.1.2024	Den Helder	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	De gemeente Den Helder stelt voor dit perceel met woonhuis en tuin te ontgrenzen.	Wijzigen	Het betreft een woning met een tuin. Deze gronden dragen niet bij aan het Natuurnetwerk.	Nee	Nee
55.1.2024	Koningsbos Castricum	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Begrenzen en ontgrenzen	Liander stelt deze herbegrenzing voor t.b.v. het waarborgen en optimaliseren van het beheer (verplaatsing van een transformatorhuisje).	Wijzigen	De herbegrenzing betreft de verplaatsing van een transformatorhuisje en het verleggen van een stukje NNN, zodat het beheer geoptimaliseerd wordt.	Nee	Nee

56.1.2024	Oostelijke Vechtstreek	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing t.b.v. de bescherming van bestaande natuurwaarden.	Wijzigen	Deze oeverlanden vormen stapstenen langs de Vecht die een functie vervult als ecologische verbindingszone, voor o.a. de ringslang. Daarnaast zijn in de oeverlanden groeiplaatsen van het zomerklokje bekend. Deze soort is zeldzaam in Nederland en is in zijn voortbestaan afhankelijk van rietlanden die inunderen.	Nee	Nee
57.1.2024	Zandvoort	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Een particulier stelt de ontgrenzing van dit perceel voor. De indiener geeft aan dat door het perceel onderdeel te laten zijn van het NNN, de indruk wordt gewekt dat het gebied openbaar is en publiek toegankelijk. De indiener stelt dat dit m.u.v. het Visserspad niet het geval is en dat dit ingaat tegen de uitspraak van de rechtbank Haarlem, 9 september 2009.	Niet wijzigen	Wij gaan niet mee in dit voorstel tot ontgrenzing. Het betreft Natura2000 en het gebied is ecologisch zeer waardevol.	Nee	Nee
58.1.2024	De Woude	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Een particulier stelt de ontgrenzing va dit perceel voor. Het betreft een tuin behorend bij een woonhuis.	Wijzigen	Wij gaan mee in dit voorstel tot ontgrenzing. Het perceel heeft de bestemming tuin, waar de realisatie van het NNN niet haalbaar is.	Nee	Nee
59.1.2024	Den Ilp	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Een particulier stelt de ontgrenzing van dit perceel voor omdat het een tuin betreft.	Deels wijzigen	Het verzoek was om het hele perceel te ontgrenzen. Wij ontgrenzen het gedeelte van de tuin met woonbestemming. Daar achten wij realisatie van het NNN niet haalbaar. Deze ontgrenzing is bovendien gekoppeld aan afspraken over natuurrealisatie op de overige percelen van de eigenaar.	Nee	Nee
60.1.2024	Muiderberg	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor.	Wijzigen	Wij gaan mee in dit voorstel tot ontgrenzing, want het betreft een klein hoekje van de tuin bij een woning dat niet bijdraagt aan het Natuurnetwerk.	Nee	Nee

61.1.2024	Manpadslaan	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Een particulier stelt de ontgrenzing van dit perceel voor. De indiener stelt dat de begrenzing van deze gronden als NNN betekent dat de paarden niet meer buiten kunnen grazen. De indiener stelt dat dit tegen de erfpachtvoorwaarden ingaat, en de waarde van de woning significant zal doen verminderen.	Deels wijzigen	Het verzoek was om het gehele perceel te ontgrenzen. Wij ontgrenzen een gedeelte. Het gedeelte rond de opstal (Rijksmonument) is deels verhard en heeft weinig ecologische waarde. De ontgrenzing van het deel tot de bomenrij zorgt voor een logischere afbakening met meer kans om het functioneel in te richten en in elkaar over te laten lopen van cultuur in natuur.	Nee	Nee
62.1.2024	Westzaan	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	De eigenaar van dit perceel stelt deze begrenzing voor zodat dit kan worden omgezet van landbouw naar natuur.	Wijzigen	De percelen maken deel uit van Natura 2000-gebied Polder Westzaan. Er is potentie om de ecologische kwaliteit ter plaatse een impuls te geven en zodoende bij te dragen aan de versterking van NNN-gebied Polder Westzaan, Noorderveen en Zuiderpolder. Door ontwikkeling van bloemrijke en natte graslanden kan de functie van het gebied als foerageer- en broedbiotoop voor weidevogels toenemen. Daarnaast liggen er lokaal potenties voor overgangen naar Veenmoeras, wat kan bijdragen aan de instandhoudingsdoelstellingen voor de Noordse woelmuis (prioritaire soort).	Nee	Nee
63.1.2024	Kwadijk	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Staatsbosbeheer stelt voor om de begrenzing van het NNN gelijk te trekken met de perceelgrens.	Wijzigen	Waarschijnlijk is op dit perceel veenmosrietland en moerasheide aanwezig, wat verder ontwikkeld kan worden. Dit natuurtype is internationaal bijzonder. Dat geldt ook voor de in het perceel voorkomende populatie Noordse woelmuis.	Nee	Nee
64.1.2024	Loosdrecht Vuntus	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel om de begrenzing van het NNN beter in te tekenen.	Wijzigen	Wij trekken de grens gelijk met de perceelgrens. Het water wordt begrensd. Het water vormt een wezenlijk onderdeel van de natuurwaarden in de Oostelijke Vechtplassen. Deze begrenzing draagt bij aan een hogere natuurwaarde binnen het NNN.	Nee	Nee

						De kade van de haven waarop tevens gebouwen staan wordt ontgrensd.		
65.1.2024	De Sloot Schagen	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing van een klein deel van een perceel agrarische grond.	Wijzigen	Het te ontgrenzen deel van het perceel heeft weinig ecologische waarde.	Nee	Nee
66.1.2024	Kanaalweg Schagen	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing van een klein deel van een perceel agrarische grond.	Wijzigen	Het te ontgrenzen deel van het perceel heeft weinig ecologische waarde.	Nee	Nee
67.1.2024	Texel	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen (deels): BPL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. het verbeteren van de begrenzing.	Wijzigen	Het gaat om kleine randen van percelen, die voor het overige niet begrensd zijn als NNN, waardoor inrichting en beheer niet haalbaar is.	Nee	Nee
68.1.2024	Meermolensloot Graft	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Landschap Noord-Holland stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het betreft een klein perceel aansluitend aan het NNN en een natuurverbinding. Het perceel heeft ecologische potentie.	Nee	Nee
69.1.2024	Korte Ruigeweg Oudesluis	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL	Landschap Noord-Holland stelt deze begrenzing voor vanwege de ligging langs een natuurverbinding.	Wijzigen	Het perceel is ecologisch van belang voor de inrichting als stapsteen voor de natte natuurverbinding West-Friesland, welke een belangrijke rol speelt voor de aanwezige water- en moerasvogels en voor het water en moerasland.	Nee	Nee
70.1.2024	Oostdijkje Eilandspolder	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Een particulier stelt dat de ontgrenzing niet goed is ingetekend tijdens de vorige ronde wijzigingen van het NNN. De indiener verzoekt om het restant alsnog te ontgrenzen.	Wijzigen	Wij gaan mee in dit voorstel tot ontgrenzing. De ambitie weidevogels is hier niet haalbaar.	Nee	Nee

71.1.2024	Kromme Rade Kortenhoef	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Een particulier vraagt om deze ontgrenzing. De indiener stelt dat het vestigen van een boottransportbedrijf en het handhaven van de reeds bestaande woning als bedrijfswoning niet samengaan met het NNN.	Niet wijzigen	Wij gaan niet mee in dit voorstel tot ontgrenzing van dit perceel. Het betreft Natura-2000 gebied en het draagt bij aan de robuustheid van het NNN-gebied.	Nee	Nee
72.1.2024	Molen de Veldmuis	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL	Het betreft een voorstel tot ontgrenzing van de toegangsweg tot Molen de Veldmuis.	Wijzigen	Wij ontgrenzen dit perceel waar de molen en de weg is gelegen, omdat hier geen natuur gerealiseerd zal worden.	Nee	Nee
73.1.2024	Geestmerambacht	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Begrenzen	Stichting Burgerinitiatief 'Bescherm de natuur in het Geestmerambacht' stelt deze ontgrenzing voor. De stichting geeft aan dat bij de uitbreiding van het recreatiegebied Geestmerambacht grote delen zijn ingericht o.a. als plas-dras en weidevogelgebied. Deze delen zouden toegevoegd kunnen worden aan het NNN om het NNN robuuster te maken.	Niet wijzigen	Ons beleidsuitgangspunt is dat verzoeken tot herbegrenzing dienen te worden gedaan door of namens de eigenaren. Dat is hier niet het geval geweest. Bovendien begrenzen wij recreatiegebieden die om de stad liggen in beginsel niet als NNN, tenzij het zeer belangrijk is voor de realisatie van het Natuurnetwerk en/of de natuurverbindingen. Dat is hier niet het geval.	Nee	Nee
74.1.2024	Beetskoog	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot ontrenzing t.b.v. de optimalisatie van het NNN.	Wijzigen	Het perceel draagt weinig bij aan de natuurverbinding en het NNN, terwijl het wel veel inrichtingsmaatregelen vergt.	Nee	Nee
75.1.2024	Provincie Noord-Holland	Natuurnetwerk Nederland (NNN); Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL (de meeste ontgrensde stukken NNN)	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing van het NNN op verschillende locaties in Noord-Holland.	Wijzigen	Het betreft tegenstrijdige bestemmingen met weinig ecologische waarde. Het gaat om woningen met tuin en woonbestemming.	Nee	Nee

76.1.2024	Park van Luna	Provinciale wegen	Begrenzen	Recreatie Noord-Holland verzoekt namens het recreatieschap Geestmerambacht om een ontgrenzing van het werkingsgebied provinciale wegen omdat dit voor een deel op het grondgebied van het Recreatieschap Geestmerambacht ligt.	Niet wijzigen	Wij gaan niet mee in het voorstel om het werkingsgebied te wijzigen. Het beperkingengebied provinciale wegen wordt niet beperkt door kadastrale grenzen. Wij willen worden geraadpleegd als een initiatiefnemer binnen 20 meter vanuit de as van de weg gerekend werkzaamheden wil gaan uitvoeren, omdat dit invloed kan hebben op onze weg. Het is overigens niet gezegd dat er binnen het beperkingengebied helemaal geen werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.	Nee	Nee
77.1.2024	Alkmaarder- en Uitgeestermeer - Woudhaven	Beperkingengebied provinciale wegen	Begrenzen	Recreatie Noord-Holland verzoekt namens het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer om een ontgrenzing van het beperkingengebied provinciale wegen omdat dit voor een groot deel in het gebied van het Alkmaarder- en Uitgeestermeer ligt.	Niet wijzigen	Wij gaan niet mee in het voorstel om het werkingsgebied te wijzigen. Het beperkingengebied provinciale wegen wordt niet beperkt door kadastrale grenzen. We willen worden geraadpleegd als een initiatiefnemer binnen 20 meter vanuit de as van de weg gerekend werkzaamheden wil gaan uitvoeren, omdat dit invloed kan hebben op onze weg. Het is overigens niet gezegd dat er binnen het beperkingengebied helemaal geen werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.	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 naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit met 0,35 hectare toe.

NNN wijzigen		
Nummer	*ontgrenzen*	*begrenzen*
29.1.2024	-0,24	
30.1.2024	-0,08	
31.1.2024	-0,18	
32.1.2024		0,04
33.1.2024	-0,24	
34.1.2024	-0,01	
35.1.2024	-0,55	
36.1.2024		0,001
37.1.2024	-0,15	0,001
38.1.2024		4,88
39.1.2024		0,04
40.1.2024	-0,04	0,001
41.1.2024	-0,04	
42.1.2024	-0,09	0,44
43.1.2024	-0,01	5,23
44.1.2024		0,39
45.1.2024	-0,01	
46.1.2024	-0,58	
47.1.2024		1,46
48.1.2024		0,12
49.1.2024		0,12
50.1.2024		0,62
51.1.2024	-3,01	
52.1.2024	-0,31	
53.1.2024		2,09
54.1.2024	-0,08	
55.1.2024	-0,01	0,001
56.1.2024		0,64
58.1.2024	-0,06	
59.1.2024	-0,22	0,07
60.1.2024	-0,03	
61.1.2024	-0,42	
62.1.2024		5,44
63.1.2024		0,3
64.1.2024	-0,12	0,03
65.1.2024	-1,03	
66.1.2024	-0,38	
67.1.2024	-5,01	
68.1.2024		0,07
69.1.2024		1,22
70.1.2024	-0,24	
72.1.2024	-0,44	
74.1.2024	-2,17	
75.1.2024	-7,1	
Totaal	**-22,85**	**23,204**

NNN niet wijzigen		
Nummer	*ontgrenzen*	*begrenzen*
45.1.2024	0,17	
51.1.2024	7,81	
57.1.2024	6,37	
59.1.2024	0,71	
61.1.2024	1,61	
71.1.2024	0,66	
73.1.2024		103,24

2.3 Overzicht wijziging bijlagen

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen behorende bij de OV NH2022.

Het gaat in dit geval om 6 inhoudelijke of redactionele wijzigingen in de volgende bijlagen:

- Bijlage 1 Begripsbepalingen (redactionele wijziging)
- Bijlage 4 Natura 2000/Flora fauna; bijlage 4a Vrijgestelde activiteiten
- Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland (redactionele wijziging)
- Bijlage 8a, onderdeel Droogmakerij de Beemster
- Bijlage 10 Gegevens en bescheiden (redactionele wijzigingen)
- Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten, onder de toelichting op artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie
- Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten, onder afdeling 5 Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen en kleinschalige ontwikkelingen (redactionele wijziging)

In onderstaande tabellen wordt een overzicht van de wijzigingen gegeven.

Leeswijzer tabel wijziging bijlagen

- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om de bijlage wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie is aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Categorie A

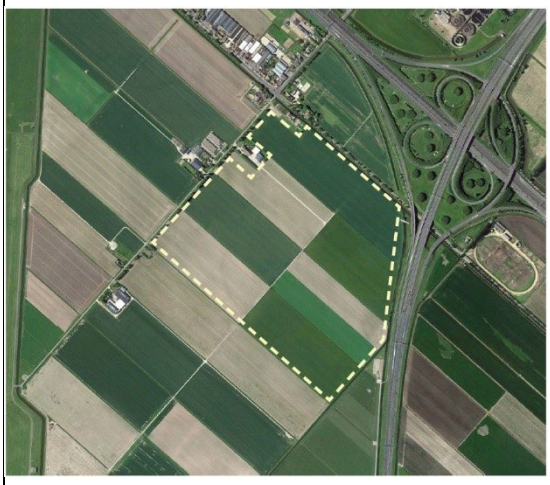
Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de bijlagen door te voeren in de OV NH2022:

Voorstel 1:

Bijlage	Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten, onder de toelichting op artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie
Huidige tekst	-
Voorgestelde toevoeging	Stimuleringsgebied zonne-energie Noorder Legmeerpolder (zie ook wijzigingsnummer 79.1.2024 in de viewer) 

Besluit GS	Aanwijzen stimuleringsgebied zonne-energie Noorder Legmeerpolder te gemeente Uithoorn
Motivatie	Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie ligt binnen het door PS vastgestelde RES-zoekgebied voor zon en draagt bij aan de gezamenlijke RES-ambitie (bod NHZ 2030). Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied in vigerend beleid. Ook wordt voldaan aan de inpassingseisen uit bijlage 11 artikel 6.3 met betrekking tot de hoogte, verdichting, ecologische inrichting, terreinafscherming en benodigde afstand tot woningen. Aangaande de ruimtelijke inpassing heeft de ARO op 28 november 2023 een positief advies gegeven. In relatie tot de bepalingen over de zonneladder en de uitzonderingsgronden, die per 1 januari 2025 via de verordening zullen gaan gelden, kan dit initiatief worden geduid als 'pijplijnproject' en daarmee onder de huidige regels beoordeeld worden. Het participatietraject is al in een vergevorderd stadium. In de bestuurlijke afspraken is mede daarom overeengekomen dat deze uitwerkingen doorgang kunnen vinden.
Consultatie PS	Ja

Voorstel 2:

Bijlage	Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten, onder de toelichting op artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie
Huidige tekst	-
Voorgestelde toevoeging	Stimuleringsgebied zonne-energie Boesingheliede (zie ook wijzigingsnummer 78.1.2024 in de viewer) 
Besluit GS	Aanwijzen stimuleringsgebied zonne-energie Boesingheliede te gemeente Haarlemmermeer
Motivatie	Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie ligt binnen het door PS vastgestelde RES-zoekgebied voor zon en draagt bij aan de gezamenlijke RES-ambitie (bod NHZ 2030). Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied in vigerend beleid. Ook wordt voldaan aan de inpassingseisen uit bijlage 11 artikel 6.3 met betrekking tot de hoogte, verdichting, ecologische inrichting, terreinafscherming en benodigde afstand tot woningen. Aangaande

	de ruimtelijke inpassing heeft de ARO op 28 november 2023 een positief advies gegeven. In relatie tot de bepalingen over de zonneladder en de uitzonderingsgronden, die per 1 januari 2025 via de verordening zullen gaan gelden, kan dit initiatief worden geduid als 'pijplijnproject' en daarmee onder de huidige regels beoordeeld worden. Het participatietraject is al in een vergevorderd stadium. In de bestuurlijke afspraken is mede daarom overeengekomen dat deze uitwerkingen doorgang kunnen vinden.
Consultatie PS	Ja

Voorstel 3:

Bijlage	Bijlage 4 Natura 2000/Flora fauna; bijlage 4a Vrijgestelde activiteiten
Huidige tekst	Activiteiten en categorieën van activiteiten als bedoeld in Artikel 4.4 Aanwijzing vergunningsvrije gevallen zijn: • het beweiden van vee.
Voorgestelde wijziging	Schrappen: "het beweiden van vee"
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	Op basis van jurisprudentie is vast komen te staan dat een vrijstelling voor beweiden niet houdbaar is. De praktijk gaat al niet meer uit van een vrijstelling van vergunningplicht voor beweiden.
Consultatie PS	Nee

Voorstel 4:

Bijlage	Bijlage 1 Begripsbepalingen
Voorgestelde toevoegingen	Kern: gebied met aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing, die is geconcentreerd tot een samenhangende structuur, ten behoeve van overwegend stedelijke functies. Dorpslint: langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies.
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	Per abuis zijn deze begrippen niet opgenomen in de Omgevingsverordening NH2022. Deze waren wel opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020. Hiermee corrigeren wij deze omissie.
Consultatie PS	Nee

Voorstel 5:

Bijlage	Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten, onder afdeling 5 Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen en kleinschalige ontwikkelingen
Huidige tekst	Artikel 5.2 Woningbouw a. De afspraken als bedoeld in Artikel 6.14, eerste lid, en Artikel 6.20, eerste lid, van de verordening over de ontwikkeling, transformatie en herstructurering van woningbouwlocaties, bestaan uit regionale afspraken en woonakkoorden. b. Regionale afspraken: 1. betreffen in ieder geval de te ontwikkelen, transformeren en herstructureren woningbouwlocaties in kwantiteit, kwaliteit en tijdsfasering per gemeente; 2. zijn gebaseerd op de door de provincie vastgestelde bevolkingsprognose; 3. zijn onderwerp van monitoring;

	4. kunnen worden bijgesteld wanneer daar aanleiding voor is; en 5. worden overeengekomen door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio. c. Woonakkoorden: 1. bevatten de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid; 2. zijn in overeenstemming met het provinciale woonbeleid; 3. bevatten een afspraak vanaf welke omvang binnenstedelijke woningbouwontwikkelingen in de betreffende Woonakkoord-regio regionaal afgestemd dienen te worden; 4. gelden voor minimaal 5 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen; en 5. worden overeengekomen door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio en door Gedeputeerde Staten.
Voorgestelde wijziging	Artikel 5.2 Woningbouw a. De afspraken als bedoeld in Artikel 6.13, eerste lid, en Artikel 6.19, eerste lid, van de verordening over de ontwikkeling, transformatie en herstructurering van woningbouwlocaties, bestaan uit regionale afspraken en woonakkoorden. b. Regionale afspraken: 1. betreffen in ieder geval de te ontwikkelen, transformeren en herstructureren woningbouwlocaties in kwantiteit, kwaliteit en tijdsfasering per gemeente; 2. zijn gebaseerd op de door de provincie vastgestelde bevolkingsprognose; 3. zijn onderwerp van monitoring; 4. kunnen worden bijgesteld wanneer daar aanleiding voor is; en 5. worden overeengekomen door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio. c. Woonakkoorden: 1. bevatten de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid; 2. zijn in overeenstemming met het provinciale woonbeleid; 3. bevatten een afspraak vanaf welke omvang binnenstedelijke woningbouwontwikkelingen in de betreffende Woonakkoord-regio regionaal afgestemd dienen te worden; 4. gelden voor minimaal 5 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen; en 5. worden overeengekomen door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio en door Gedeputeerde Staten.
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	Per abuis zijn de verwijzingen naar de artikelen in de Omgevingsverordening NH2022 niet juist vernummerd. Hiermee corrigeren wij dit.
Consultatie PS	Nee

Categorie B
Wij besluiten naar aanleiding van de terinzagelegging de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de bijlagen in gewijzigde vorm door te voeren in de OV NH2022:

Voorstel 6:

Bijlage	Bijlage 8a, onderdeel Droogmakerij de Beemster
Huidige tekst	*Werelderfgoed De Beemster*

	• Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de droogmakerij De Beemster, bestaande uit: o het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen; o de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving); o het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen; o bebouwing langs de wegen; o de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting; o de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens; o de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen; o de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster: • Grote openheid; • Voor zover het werelderfgoed De Beemster samenvalt met het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam tevens van toepassing op het werelderfgoed De Beemster. **Uitwerking kernkwaliteiten Beemster** De kernkwaliteiten van het Werelderfgoed De Beemster zijn uitgewerkt in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

Nieuwe tekst	**Hieronder zijn de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen opgesomd. De uitwerking van de kernkwaliteiten is opgenomen in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Deze tabel dient in samenhang te worden gelezen met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, deze bijlage en bijlage 8b, waarin opgenomen het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies.** *Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster* Kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster zijn: 1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van Droogmakerij de Beemster, bestaande uit: a. het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen; b. de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving); c. het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen; d. bebouwing langs de wegen; e. de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting; f. de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens; g. de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen; h. de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster; 2. Grote openheid. 3. Voor zover het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster samenvalt met het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam ook van toepassing op het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. **Nadere uitwerking kernkwaliteiten werelderfgoed Droogmakerij de Beemster** Hieronder zijn de kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster uitgewerkt. De kernkwaliteiten van de Droogmakerij de Beemster mogen niet worden aangetast, noch in de fysieke zin noch in de integriteit van het geheel. Dit betekent dat niet alleen de hierna uitgewerkte onderdelen maar ook het systeem van de droogmakerij als samenhangend geheel moet worden beschouwd. **1. Het unieke samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van Droogmakerij de Beemster** Karakteristiek voor de Beemster is de ingenieuze, geometrische en rationele verkaveling van de droogmakerij. Na de drooglegging van het Bamestrameer werd de Beemsterpolder met precisie ingericht in volkomen vierkanten, gebaseerd op de idealen uit de klassieke oudheid en de renaissance van de rechte lijn, rationaliteit en mathematische verhoudingen. Dit strakke

	geometrische architectonische geheel is in 1644 vastgelegd op de kopergravure door Balthasar Florisz van Berckenrode. Hierdoor is waarneembaar dat het (landschaps)architectonische geheel (het Beemsterlandschap) zoals bedoeld in de zeventiende eeuw goed bewaard is gebleven. <u>Algemene uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u> • Bewaar de hoofdstructuur zoals afgebeeld op de kopergravure en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetast onderdeel van de hoofdstructuur. • Pas de geometrische en mathematische verhoudingen die het gebied gevormd hebben toe om het vierkante gridpatroon, de rechte lijnen en rationele verkaveling in stand te houden. • Volg het patroon van het geometrische cultuurlandschap van de Droogmakerij de Beemster. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de Droogmakerij de Beemster bestaat uit de volgende elementen: **a. Het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen** De Droogmakerij de Beemster is op een rationele en geometrische manier verkaveld. Zoals op de kopergravure afgebeeld, is de polder verdeeld in een hoofdpatroon van zes vierkante kamers door middel van haaks op elkaar staande hoofdwegen. Langs elke hoofdweg loopt aan weerszijden een sloot. Elk van de zes vierkante kamers in dit poldergrid heeft een afmeting van circa 1.800 bij 1.800 meter. De afmetingen van het vierkante gridpatroon zijn gebaseerd op het originele ontwerp van het gebied in Rijnlandse 'morgens', zoals afgebeeld op de kopergravure. Elke vierkante kamer wordt opgedeeld in kwadranten door het hoofdpatroon van haaks op elkaar staande waterlopen. Deze kwadranten hebben een afmeting van circa 900 bij 900 meter. De kwadranten zijn elk opgedeeld in vijf rechthoekige percelen, die tevens van elkaar gescheiden zijn door een sloot. Deze percelen zijn circa 900 meter lang en 180 meter breed, gezien vanaf de kop van het perceel. Als gevolg van de grillige grenzen van het drooggelegde Bamestrameer wijken de polderblokken buiten de zes vierkante kamers af van deze maatvoering. Deze gebieden zijn ook geometrisch verkaveld in vierkanten of rechthoeken. De percelen liggend aan de ringdijk reflecteren met hun variërende lengtes en breedtes de grillige vorm van de ringdijk. Bij Kruisoord in het noordoosten van de Droogmakerij de Beemster wijkt de verkaveling af van het rationele raster. Bij de drooglegging kwam dit restant van het oude veenland binnen de dijk te liggen. Hier werd bij de indeling van de polder de oude perceelindeling gehandhaafd en zo goed mogelijk in het systeem van de polder verwerkt. Het zuidoosten van de Droogmakerij de Beemster was van oorsprong aangewezen als tuinbouwlocatie, waardoor de verkaveling daar zoveel mogelijk de vierkanten en rechte lijnen van de polder aanhoudt, maar met een dichtere perceelindeling. <u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u> • Zowel het op de kopergravure voorkomende wegen- en slotenpatroon als de perceelindeling zijn leidend. Waar dit ~~vierkante~~ gridpatroon verloren is gegaan, wordt het waar redelijkerwijs mogelijk hersteld. • De op de kopergravure ~~in het hoofdpatroon~~ voorkomende waterlopen mogen in beginsel niet gedempt of verplaatst worden, uit overweging van de cultuurhistorische waarde en de noodzakelijke waterhuishouding van de polder. **b. de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving)** De Droogmakerij de Beemster wordt begrensd door de ringdijk en de ringvaart. Deze elementen vormen een cruciaal onderdeel van de droogmakerij, omdat ze de grenzen van het voormalige meer aangeven en een onmisbaar onderdeel zijn van de waterhuishouding van de polder.

	De grillige rand van de hoge boezemdijk staat in contrast met het strakke geometrische gridpatroon van de polder. De ringdijk is als continue lijn vanuit de polder te herkennen en is op verschillende plekken visueel versterkt door de bomenrand die boven het maaiveld uit steekt. Waar bomen staan, staan ze bovenaan het binnentalud, aan de polderzijde van de dijk. Tevens heeft de ringdijk een smalle kruin. Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen • De ringdijk blijft bij ruimtelijke ontwikkelingen als hoge boezemdijk met bomen aan de polderzijde vanuit de polder beleefbaar. • De ringvaart blijft voortbestaan als essentieel onderdeel van de waterhuishouding van de polder. **c. het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen** Middenbeemster is het centrale dorp dat op het assenkruis van de Rijperweg en de Middenweg ligt. Dit is het centrale kruispunt van het geometrische gridpatroon van de Droogmakerij de Beemster. Door de ligging op het assenkruis van wegen is Middenbeemster een typisch kruisdorp. Op deze kruising bevindt zich een open en rechthoekige ruimte waar de voormalige veemarkt plaatsvond. Hier bevinden zich ook de belangrijkste openbare gebouwen, zoals de Keyserkerk. Vanuit de polder is de ligging van het kruisdorp met de kerk als middelpunt van het rastervormige wegenpatroon goed zichtbaar. Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen • Het kruisdorp Middenbeemster blijft herkenbaar als middelpunt van het raster van hoofdwegen in de Beemsterpolder. • De contour van het dorp Middenbeemster als geheel blijft passen binnen de geometrische hoofdstructuur van vierkanten en rechthoeken van de polder, zoals de structuur van de kamers, kwadranten en percelen. **d. bebouwing langs de wegen** In het buitengebied bevindt de erfbebouwing zich overwegend haaks op de lengtewegen. Een aantal kwadranten in het gridpatroon zijn haaks op dwarswegen bebouwd. Het hoofdgebouw bevindt zich in beide gevallen aan de kopse kant van het perceel, aan de (hoofd)weg. De wisselende kaveloriëntatie is onderdeel van het originele verkavelingsplan zoals opgetekend in de kopergravure. Aan de randen van de polder langs de ringdijk staat de hoofdbebouwing gedeeltelijk aan de ringdijkzijde van het perceel, ontsloten door een toegangsweg vanaf de ringdijk. De wisselende kaveloriëntatie en de bebouwing langs de wegen versterken de visuele openheid binnen de kamers. Uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen • Houdt de kaveloriëntatie zoals op de kopergravure aan en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetaste kaveloriëntatie. • Hoofdbebouwing op een erf in het buitengebied vindt plaats aan de kop van een perceel en als gevolg daarvan langs de (hoofd)weg. Waar het hoofdgebouw reeds langs de ringdijk staat en is ontsloten door een toegangsweg vanaf de ringdijk, blijft het hoofdgebouw aan ringdijkzijde staan. **e. de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting** Het dwarsprofiel van de hoofdwegen is symmetrisch en opgebouwd uit een centrale rijweg die relatief hoger in het landschap ligt met aan weerszijde een sloot. De hoofdwegen zijn tevens geflankeerd door bermen met regelmatige laanbeplanting van bomen. Deze bomenrijen benadrukken de rechte lijnen die de polder doorsnijden en versterken de beleving van de polderkamers en het perspectief. De hoofdwegen zijn ontworpen als neutraal raster, wat betekent dat deze gelijkwaardig zijn. Bestaande uitzonderingen hierop zijn wegen die reeds aangelegd waren voordat de Droogmakerij de Beemster aan de Unesco werelderfgoedlijst werd toegevoegd, namelijk: de rijksweg A7 en de provinciale wegen N243, N244 en N509. Uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Voorkom voor zover dit veilig is hiërarchie in de hoofdwegen.
- Behoud de regelmatige bomenrijen langs hoofdwegen.
- Behoud aan weerszijden van de hoofdwegen een sloot.

f. de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens

Stolpboerderijen

De stolp dankt zijn kenmerkende vorm aan het vierkant (het hooihuis of de 'tas') in het midden, bestaande uit vier stijlen op de hoeken die het piramidevormige dak dragen. Stolpboerderijen passen door deze vierkante vorm goed bij de geometrische indeling van de polder. Onder invloed van de stedelijke architectuur hebben meerdere stolpen een symmetrische 'stadse' voorgevel met een uitspringende middenpartij. De stolpen en de bijbehorende erven zijn als onlosmakelijke eenheden met het geometrisch gridpatroon van het Beemsterlandschap verbonden en vormen als zodanig een integraal onderdeel van het werelderfgoed.

Erfinrichting

Het erf is de ordende bouwsteen in het buitengebied. De erfinrichting en bebouwing zijn onlosmakelijk verbonden met de Droogmakerij de Beemster als geheel. Het erf kent een duidelijke zonering. Kenmerkend is het hoofdgebouw (stolp of landhuis) in een vooruitgeschoven positie, op de kop van het perceel, met de voorgevel naar de weg gekeerd. Het voorerf is van oudsher bestemd voor het hoofdgebouw met aan voor- en zijkanten een representatieve (sier)tuin. Andere elementen van de erfinrichting zijn de poort (met hek), poortwachters (bomen), een toegangsbrug met een aansluitend recht erfpad langs het hoofdgebouw. De toegangsbrug komt zodoende naast het hoofdgebouw uit om vergezichten naar het achterliggende Beemsterlandschap te waarborgen.
Achter de achtergevel van het hoofdgebouw bevindt zich de overgangszone waarin het arbeidsintensieve en gemengde gebruik plaatsvindt en waar kleinere bedrijfsgebouwen staan. Daar weer achter is het bedrijfserf met de grotere bedrijfsgebouwen. De oorspronkelijke positie van de bijgebouwen is, net als die van het hoofdgebouw, met de noklijn evenwijdig aan het erfpad en de perceelsgrenzen.
Deze erfinrichting bevordert de vergezichten naar het achterliggende Beemsterlandschap over het erf en tussen de erven door.

Restanten van buitens

In de zeventiende en achttiende eeuw bestonden er veel buitens (buitenplaatsen) in de Droogmakerij de Beemster. Dit waren zowel boerderijen met een herenkamer als zuivere lusthoven voorzien van landhuis met tuin of park. De buitens waren bedoeld als statussymbool en voor het beheer van verbonden landerijen of bedrijven. Destijds waren er 52 van dergelijke buitens, die in de achttiende eeuw zijn gesloopt. Landhuis Rustenhove is de enige buitenplaats die nog herkenbaar is in het Beemsterlandschap.

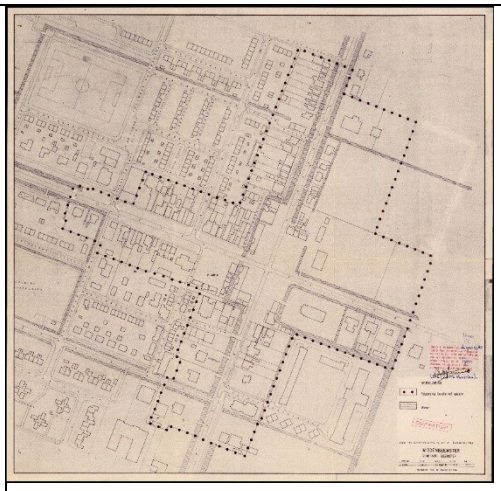
Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

- Behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk als beeldbepalende elementen in het Beemsterlandschap. Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan heeft het de voorkeur de bebouwing terug te brengen in dezelfde verhouding en contour.
- Houdt de oorspronkelijke erfzonering en -inrichting aan en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetaste erfzonering of -inrichting.
- Bewaar restanten van buitens.
- Waar in de zeventiende eeuw een buitenplaats stond, kan de erfsituering worden hersteld en de bebouwing worden teruggebracht in dezelfde verhouding en contour als de voormalige buitenplaats, inclusief de inrichting van een (sier)tuin.

g. de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen

Het oorspronkelijke waterhuishoudingssysteem dat ten grondslag ligt aan de Droogmakerij de Beemster is nog steeds waarneembaar en in gebruik. Waar de hoofdstructuur van waterwegen eerder diende om het water naar de molens te voeren, zijn deze waterwegen tegenwoordig in gebruik om het water naar de gemalen te voeren. Vanaf die punten werd en

	wordt het water naar de ringvaart uitgeslagen. Het waterhuishoudingssysteem beslaat de gehele waterafvoer inclusief de positionering van de waterwegen zoals te zien op de kopergravure. Dit systeem is essentieel voor de beleving en het voortbestaan van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Tot het einde van de negentiende eeuw werd het water in de Droogmakerij de Beemster met behulp van windmolens de polder uitgeslagen op de ringvaart rond de hele droogmakerij. Drie of vier molens werden achter elkaar geplaatst, in een zogenaamde molengang, waardoor het water trapsgewijs naar de ringvaart gevoerd kon worden. Hoewel de windmolens bovengronds niet meer aanwezig zijn in de Droogmakerij de Beemster is de voormalige locatie van molengangen aan de Westdijk en Noorddijk nog zichtbaar aan de hand van de oorspronkelijke waterwegen waardoor het water naar de molens toe werd gevoerd. Aan de Westdijk is de Rijper molengang nog zichtbaar in het Beemsterlandschap door de haakse waterwegen die hiertoe dienden, nabij boerderij de Molenkolk. Aan de Noorddijk is de dubbele waterweg die de molengang daar markeerde nog aanwezig. Daar bevindt zich tevens het polderhuiscomplex dat is gebouwd ten behoeve van het negentiende-eeuwse stoomgemaal in diezelfde watergang. Het polderhuiscomplex is beschermd als Rijksmonument. <u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u> • Behoud de op de kopergravure voorkomende hoofdstructuur van waterwegen en herstel waar redelijkerwijs mogelijk een eerder aangetast onderdeel van de hoofdwaterwegen. • Houdt het oorspronkelijke waterhuishoudingssysteem herkenbaar. • Houdt restanten van molengangen en negentiende-eeuwse gemalen beleefbaar in het Beemsterlandschap. **h. de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster** Het dorp Middenbeemster is ontworpen volgens de principes van de rechte lijn en geometrie en is gevormd in de kruising van de Rijperweg en Middenweg. Het (beschermde) dorpsgezicht wordt gekenmerkt door het centrale marktplein. Op het plein staan bomenrijen met veemarkthekken ertussen, die een samenhangende ruimte creëren. De bebouwing aan het plein heeft grotendeels één bouwlaag en de nokrichting bevindt zich grotendeels parallel aan de weg. De Keyserkerk is tevens een belangrijk onderdeel van het (beschermde) dorpsgezicht. In 1982 is de historische kern van Middenbeemster aangewezen als beschermd dorpsgezicht op grond van de Monumentenwet (thans Erfgoedwet). De toelichting op dit beschermde dorpsgezicht benadrukt dat de bewaard gebleven structuur en het bebouwingsbeeld van het dorp van binnenuit gezien belangrijk zijn. Hoewel de oudste kaart uit 1830 stamt, wijzen de gegevens over de aanwezige panden in de zeventiende eeuw erop dat de indeling niet wezenlijk is veranderd. <u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u> • Behoud de structuur en het karakter van het beschermde dorpsgezicht Middenbeemster. Dit bestaat uit de kruising van de Rijperweg en de Middenweg, het centrale marktplein met bomen en veemarkthekken en het bebouwingsbeeld zoals uitgewerkt in de toelichting op de aanwijzing van Middenbeemster als beschermd dorpsgezicht.



Het beschermde dorpsgezicht Middenbeemster (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed)

2. Grote openheid

De visueel-landschappelijke openheid is een hooggewaardeerde kwaliteit van de Droogmakerij de Beemster en dient herkenbaar te blijven. Door de openheid van het landschap zijn opgaande elementen van veraf zichtbaar. Tussen de erven door bestaan er vergezichten naar het achterliggende Beemsterlandschap, mede door de erfindeling.
In de Droogmakerij de Beemster begrenzen de laanbeplanting en bebouwing langs hoofdwegen de openheid. Het grootste deel van de polder, buiten de dorpen, de bebouwing en beplanting langs de wegen om, is onbewoond en vrij van dichte, opgaande bebouwing en beplanting. Aan de rand van de polder worden de percelen begrensd door de continue lijn van de ringdijk.

<u>Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkelingen</u>

a. Behoud de beleefbaarheid van de visueel-landschappelijke openheid van de Droogmakerij de Beemster.
- Behoud de beleefbaarheid van vergezichten en de openheid binnen de kamers.

3. Voor zover het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster samenvalt met het werelderfgoed Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam ook van toepassing op het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster

De vijf forten binnen de Droogmakerij de Beemster zijn tevens onderdeel van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. De forten zijn markante elementen in het open landschap. De samenhang tussen fort en open landschap, evenals de cultuurhistorisch waardevolle opbouw van gracht, omwalling en gebouw zijn waardevol. Bij de Beemster wordt de hoofdverdedigingslijn van de Hollandse Waterlinies gevormd door de boezemkade langs de ringvaart en door het wegenpatroon van de Droogmakerij de Beemster.
Vier forten liggen aan de voet van de ringdijk, direct aan de accessen (toegangswegen) vanuit de Droogmakerij de Beemster. De ringdijk vormt tevens een belangrijk onderdeel van de hoofdverdedigingslijn van de Hollandse Waterlinies. Het fort aan de Nekkerweg kent een afwijkende ligging omdat het gelegen is binnen het 'veilige gebied' wat niet geïnundeerd zou worden. Het fort ligt op de kruising van twee hoofdwegen van het Beemster gridpatroon en bewaakt hiermee deze wegen.
De Hollandse Waterlinies zijn vanuit de polder te beleven door de doorkijken vanaf de hoofdwegen naar de forten. De forten dragen bij aan de openheid door de verboden kringen (schootcirkels) met een straal van een kilometer rondom het fort.

<u>Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</u>

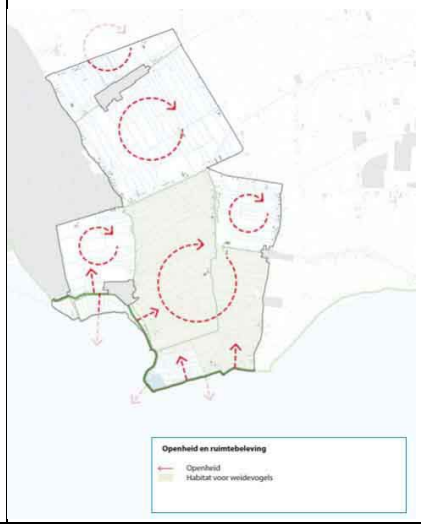
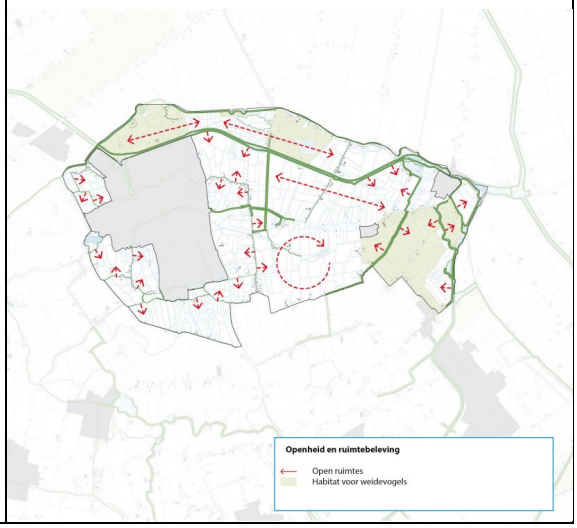
- Waar Droogmakerij de Beemster overlapt met de Hollandse Waterlinies zijn de kernkwaliteiten verder uitgewerkt in de Gebiedsanalyse Hollandse Waterlinies Stelling van Amsterdam Noord. Deze uitwerking zal in acht moeten

	worden genomen bij de beoordeling van de gevolgen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor de kernkwaliteiten van beide werelderfgoederen. *Op 26 juli 2021 zijn de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie gezamenlijk Unesco werelderfgoed Hollandse Waterlinies geworden. Het samengevoegde werelderfgoed Hollandse Waterlinies en de daarbij behorende kernkwaliteiten moeten nog worden opgenomen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving op grond van de Omgevingswet. Tot die tijd wordt er in de uitwerking van de kernkwaliteit nummer 3 van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster met de terminologie 'Hollandse Waterlinies' tevens de Stelling van Amsterdam bedoeld.*
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	Op grond van artikel 7.4 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL) is de provincie verplicht om de in dit besluit op hoofdlijnen opgenomen kernkwaliteiten van Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden (UNESCO werelderfgoederen) uit te werken en te objectiveren in de Omgevingsverordening. Tot op heden hebben wij voor werelderfgoed Droogmakerij de Beemster volstaan met een opsomming van de kernkwaliteiten en een verwijzing naar de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Dat is echter niet voldoende. De Leidraad is niet dwingend genoeg en sluit onvoldoende aan bij de kernkwaliteiten in het BKL en de Omgevingsverordening. De verordening mist daarom bij sommige genoemde kernkwaliteiten een nadere uitwerking. De uitwerking van de kernkwaliteiten in de Omgevingsverordening zal als toetsingskader voor Omgevingsplannen van de gemeente dienen.
Consultatie PS	Ja

Categorie C

Wij besluiten onderstaande wijzigingen in de bijlagen ambtelijk door te voeren in de OV NH2022. Het betreft correcties en verduidelijkingen.

	Was	Wordt
Bijlage 1 Begripsbepalingen		
gebruiksgerichte paardenhouderij	een voorziening gericht op het houden van paarden waarbij het rijden met of mennen van paarden primair gericht is op gebruik door de ruiter, amazone of menner, niet zijnde een manege.	een voorziening gericht op het bedrijfsmatig houden van paarden waarbij het rijden met of mennen van paarden primair gericht is op gebruik door de ruiter, amazone of menner, niet zijnde een manege
havengebonden bedrijf	*havengebonden bedrijf*: bedrijf dat blijvend is gericht op het vervoer van goederen en personen over water of op activiteiten die onlosmakelijk verbonden zijn met de afwikkeling van schepen en het daarmee verbonden personen- en vrachtverkeer en op grond van deze activiteiten direct aan kadeterrein moet worden gesitueerd	*havengebonden activiteiten*: bedrijfsmatige activiteiten die zich blijvend richten op het vervoer van goederen en personen over water of die onlosmakelijk zijn verbonden met de afwikkeling van schepen en het daarmee verbonden personen- en vrachtverkeer en vanwege hun aard direct aan kadeterrein moeten worden gesitueerd
havengerelateerd bedrijf	*havengerelateerd bedrijf:* bedrijf dat zich blijvend richt op de dienstverlening aan havengebonden bedrijven en afhankelijk is van:	*havengerelateerde activiteiten*: bedrijfsmatige activiteiten die zich blijvend richten op de dienstverlening aan havengebonden activiteiten en afhankelijk zijn van:

	a. de binding met de havengebonden bedrijven; en b. de nabijheid van havengebonden bedrijven.	a. de binding met havengebonden activiteiten; en b. b. de nabijheid van havengebonden activiteiten.
kwetsbaar gewas	*Kwetsbaar gewas*: de onder 'landbouw' en 'vollegrondsgroenteteelt' beschreven teelten, met uitzondering van niet kwetsbare gewassen.	*Kwetsbare gewassen*: Bedrijfsmatige teelt in open grond van groentegewassen (vollegrondsgroenteteelt), akkerbouw, weidebouw, veehouderij, pluimveehouderij, tuinbouw - daaronder begrepen fruitteelt en het kweken van bomen, bloemen en bloembollen - en elke andere vorm van bodemcultuur in Nederland, met uitzondering van weide-, hooi- of graszaadpercelen waarvan het grasgewas minimaal zes maanden oud is en granen en graszaad vanaf afrijping (vanaf 1 juni).
preventief middel	*Preventief middel*: middel dat kan worden ingezet om de in het geding zijnde belangen te beschermen zonder de betrokken dieren te doden of te verwonden	*Preventieve maatregelen*: maatregelen die kunnen worden ingezet om de in het geding zijnde belangen te beschermen zonder de betrokken dieren te doden of te verwonden
Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland		
Schagen	**Openheid en ruimtebeleving** Het BPL Schagen kenmerkt zich door de openheid van de polders. De openheid is echter opgedeeld door bebouwing en infrastructuur. De open ruimtes, in combinatie met een hoog waterpeil en extensief agrarische beheer, zorgen voor ideale omstandigheden voor weidevogels. De Westfriese Omringdijk biedt op veel plekken goed zicht over het landschap.  	**Openheid en ruimtebeleving** Het BPL Schagen kenmerkt zich door de openheid van de polders. De openheid is echter opgedeeld door bebouwing en infrastructuur. De open ruimtes, in combinatie met een hoog waterpeil en extensief agrarische beheer, zorgen voor ideale omstandigheden voor weidevogels. De Westfriese Omringdijk biedt op veel plekken goed zicht over het landschap. 

Bijlage 10 Gegevens en bescheiden		
	B6: Aanleggen uitstrooiveld of (dieren)begraafplaats	B6: Aanleggen uitstrooiveld of (dieren)begraafplaats in grondwaterbeschermingsgebied
	B7: Toepassen van verontreinigde grond en baggerspecie	B7: Toepassen van verontreinigde grond en baggerspecie in grondwaterbeschermingsgebied
	B10: In stand houden, bruikbaarheid en bescherming vaarwegen	B10: Activiteit op of nabij een provinciale vaarweg
	D1: Vellen houtopstand Voor zover het gaat om een het doen van een melding als bedoeld in artikel 4.14 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. informatie over de oppervlakte van het te kappen houtopstand in m2 en/of aantal te kappen bomen; b. een specificatie van boomsoorten en struiksoorten en de leeftijd hiervan; en c. een overzichtskaart van minimaal schaal 1: 25000 en een detailkaart van een schaal tussen 1:1000 en 1:5000, met daarop duidelijk aangegeven de locatie van de betreffende houtopstand.	*Vervalt*
	D2: Lozen vanaf bouwwerken, wegen en parkeerplaatsen zonder risico verontreiniging grondwater	D2: Lozen van afstromend water op of in de bodem in grondwaterbeschermingsgebied
Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten		
Toelichting op artikel 6.4	Stimuleringsgebied zonne-energie Hoofdweg  Stimuleringsgebied zonne-energie Vijfhuizerweg	Stimuleringsgebied zonne-energie Vijfhuizerweg  Stimuleringsgebied zonne-energie Hoofdweg

		
Werkingsgebied		
	Zoekgebieden wind en wind en zon RES 1	Zoekgebieden wind en wind en zon RES

3. Lijst met zienswijzen

ZW -0001	Gemeente Purmerend
ZW-0002	Gemeente Gooise Meren
ZW-0003	Landschap Noord-Holland
ZW-0004	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
ZW-0005	Stichting Opmeer Denkt Mee
ZW-0006	Stichting Behoud Waterland, Stichting NekkerZoom, Stichting BeemsterGroen en Erfgoedvereniging Bond Heemschut
ZW-0007	Boerderijenstichting Noord-Holland
ZW-0008	LTO Noord
ZW-0009	Gemeente Koggenland
ZW-0010	Gemeente Blaricum
ZW-0011	Blauwborst advocatuur
ZW-0012	[redacted]
ZW-0013	Gemeente Bloemendaal

4. Beantwoording per zienswijze

ZW-0001

Zienswijze
Hierbij reageert de gemeente Purmerend op het ontwerpbesluit Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening ronde 2024-I.

Opname uitwerking kernkwaliteiten werelderfgoed Droogmakerij de Beemster
Wij onderschrijven de noodzaak om de uitwerking van de kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster op te nemen in de provinciale verordening gelet op art. 7.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Door opname in (bijlage 8a van de) verordening zal dat niet meer ter discussie staan. De gemeente heeft namelijk de ervaring dat het feit dat de uitwerking niet in de verordening staat in rechtsgedingen regelmatig aan de orde wordt gesteld. Dit ondanks dat er thans een uitwerking in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (de leidraad) is opgenomen.
Inhoudelijk ligt de uitwerking in lijn met die zoals die thans in de leidraad is opgenomen. De praktijk heeft uitgewezen dat de gemeente daarmee - zeker in samenwerking met de provincie - uit de voeten kan.
Opgemerkt wordt dat in de tekst nog wordt gesproken over werelderfgoed Stelling van Amsterdam. De stelling maakt thans onderdeel uit van het werelderfgoed de Hollandse Waterlinies. Geadviseerd wordt hier aandacht aan te besteden.

In gesprek blijven over duurzame energievormen
Hoewel deze wijziging van de omgevingsverordening hier geen betrekking op heeft, maken wij van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat wij graag met de provincie alsook met Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed het huidige, constructieve gesprek voortzetten over mogelijkheden voor duurzame energievormen in het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan onderwerpen als kleine windmolens, zonnepanelen en biovergisters.
De status van werelderfgoed is er de oorzaak van dat met dit onderwerp tot op heden terughoudend wordt omgegaan. Hoewel het actuele duurzaamheidsbelang zich niet eenvoudig laat verenigen met het cultuurhistorisch en landschappelijk belang, pleiten wij met nadruk voor aanvullende mogelijkheden op dat gebied.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Hieronder lichten wij graag onze reactie op uw zienswijze toe.

Opname uitwerking kernkwaliteiten werelderfgoed Droogmakerij de Beemster
De tekst spreekt nog van werelderfgoed Stelling van Amsterdam, gezien de Omgevingsverordening wordt gebaseerd op het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarin wordt tot op heden niet gesproken over de Hollandse

Waterlinies. Het wijzigen van de terminologie naar Hollandse Waterlinies zal zo snel mogelijk plaatsvinden wanneer dit is gewijzigd in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

In gesprek blijven over duurzame energievormen
De provincie onderschrijft de noodzaak om in gesprek te blijven over mogelijke duurzame energievormen in het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit heeft echter geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening.

ZW-0002

Zienswijze
Geacht College,
Wij verzoeken u hierbij de locatie van het voormalige bedrijfsterrein van het [redacted] aan de [redacted], gemeente Gooise Meren uit de begrenzing te halen van de werkingsgebieden ''MRA landelijk gebied; en ::landelijk gebied'' van de huidige provinciale omgevingsverordening 2022. De huidige beperkt ten onrechte de ruimtelijke mogelijkheden en beoogde transformatie van dit plangebied.
Voor een nadere toelichting verwijs ik gemakshalve naar de bijlagen (2 stuks).

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Het nu alsnog opnemen van nieuwe wijzigingen zou ertoe leiden dat derden hierover geen zienswijzen meer kunnen indienen. U kunt via het formulier dat beschikbaar is op onze webpagina (https://www.noordholland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen) een voorstel doen tot wijziging van een werkingsgebied. Uw voorstel behandelen we vervolgens in een van de volgende rondes van wijziging werkingsgebieden.

ZW-0003

Zienswijze
Geachte Gedeputeerde Staten,
Landschap Noord Holland wil hierbij graag een zienswijze indienen over een drietal voorgestelde wijzigingen in het werkingsgebied “Natuurnetwerk Nederland”. Onze organisatie is eigenaar van de percelen zoals omschreven in het wijzigingsvoorstel met het nummer 61.1.2024, werkingsgebied “Manpadslaan”. Zoals u aangeeft, heeft de gebruiker van de gronden voorgesteld om het gehele perceel uit de NNN te halen. In goed overleg is er besloten om een deel te ontgrenzen, waarbij de gebruiker op het te ontgrenzen deel de natuurwaarden op vrijwillige basis alsnog gaat verbeteren. Landschap Noord Holland wil u graag bedanken voor uw besluit om een gedeelte van de aanvraag te weigeren, en alleen een gedeelte van het perceel te ontgrenzen. Er is hierdoor een acceptabele oplossing ontstaan, waardoor de natuurwaarden zoals omschreven in de wezenlijke kenmerken voor dit NNN gebied kunnen worden gerealiseerd. Wij steunen dan ook het voorstel, zoals opgenomen in uw ontwerp document. Daarnaast willen wij u bedanken om de door onze organisatie voorgestelde wijzigingen voor de Meermolensloot Graft (wijzigingsnummer 68.1.2024) en Korte Ruigeweg Oudesluis (nummer 69.1.2024) over te nemen, en beide percelen binnen het werkingsgebied “Natuur netwerk Nederland” op te nemen.
Met vriendelijke groet,
[redacted],
Landschap Noord Holland

Reactie op zienswijze
Wij danken u hartelijk voor uw positieve reactie op ons ontwerpbesluit.

ZW-0004

Zienswijze
Ls,
Via deze weg reageren wij op de ontwerp-wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I zoals deze door u ter inzage is gelegd, waarbij dank voor het actief toesturen van deze stukken.

De voorgestelde wijzigingen betreffen veelal kleine, soms administratieve wijzigingen die in beginsel niet raken aan de taken van HHNK.
De beschrijving van de kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster sluit goed aan bij de visie op watererfgoed van HHNK en wij gaan ervan uit dat het operationele wateropgaven van HHNK in deze droogmakerij ook in de toekomst blijven aansluiten bij deze kernkwaliteiten.
Een herhaalde zorg bij de be- en ontgrenzingen van NNN in ons beheergebied blijft de soms onduidelijke invloed hiervan op een ongehinderde uitvoering van onze beheer- en onderhoudstaken. Sommige van de NNN-begrenzingen kunnen een invloed hebben op de keringen, voorbeeld daarbij is 47.1.2024 (Floriskoog Zeevang) waarbij niet duidelijk is wat de begrenzing voor invloed heeft op onze voorlandkering en/of het ongehinderd gebruik van deze kering. Graag vernemen wij van u bevestiging dat wij onze keringen volledig beschikbaar houden, zonder beperkingen vanuit NNN.
Meer algemeen lijkt het nodig om de verschillende GIS-aanduidingen, met name van onze legger waterveiligheid, op elkaar af te stemmen. Een inventarisatie van HHNK levert op dat deze gegevens niet overal goed op elkaar aansluiten, waarbij niet duidelijk is welke aanduiding de meest actuele, juiste en meest recente gegevens bevat. Op ambtelijk niveau wordt daarvoor in contact met uw Provincie getreden. Dit neemt overigens voor deze ontwerpwijziging vooralsnog geen veranderingen met zich. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met

[redacted]

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Reactie op uw zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Onze regels voor het NNN leggen beperkingen op aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gebruik van de waterkering is geen nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. In zoverre bestaat er dus geen beperking. Als er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nodig zijn voor een kering, geldt het criterium dat deze de Wezenlijke Kenmerken en Waarden (WKW) niet mogen aantasten. Uitzondering vormt hierop een ontwikkeling van groot openbaar belang waarvoor geen reële alternatieven bestaan. In het geval van een waterkering lijkt al snel sprake van een groot openbaar belang, waardoor ook de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voor een waterkering geen belemmering zal ondervinden van onze regels voor NNN.

ZW-0005

Zienswijze
Geachte Provincie, We hebben als Stichting Opmeer Denkt Mee (de Stichting) een verzoek ingediend om het areaal Koningspade-Westerboekelweg-Langereis als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) aan te wijzen. De Stichting is opgericht voor en door inwoners van Opmeer en is zeer betrokken bij het behoud van het bijzondere historische landschap van West-Friesland. De Stichting constateert dat er sprake is van BPL in Spanbroek, Opmeer, Hoogwoud en Aartswoud. En dat er 1 areaal niet is aangewezen als BPL. De Stichting stelt dat het landschap exact identiek is aan de andere arealen. Er is zelfs juist hier sprake van een stolpenlint en het is een weidevogelleefgebied met onder andere beschermde vogelsoorten. Ook betreft het een ecologische verbindingszone.
De Stichting heeft daarom verzocht een betreffende areaal ook als BPL aan te wijzen.
Hierbij dienen we een zienswijze in op uw uitspraak dit betreffende areaal niet aan te wijzen als BPL.
Criterium 1 voor BPL: bevat weidevogelkerngebied
Het gebied voldoet aan dit criterium. Hieronder volgt onze argumentatie.
Dit gebied betreft een Provinciaal weidevogelgebied (A11.02 Weidevogelland met riet of opgaande begroeiing). In dit gebied wordt door boeren veel agrarisch natuurbeheer uitgevoerd in het kader van ANLb. In het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG), zie de kaarten op dataportaal (noord-holland.nl), zijn kaarten opgenomen waarin de dichtheden zijn aangegeven van broedparen van verschillende vogels op 100 ha, zoals de grutto, kievit en tureluur. Op deze kaarten kunt u zien dat in het genoemde gebied heel veel broedparen aanwezig zijn, met zelfs een hogere dichtheid dan in de rondom liggende gebieden. In het gebied ten zuiden van de Langereis, De Lage Hoek, zijn de dichtheden aan broedparen ook erg hoog. Belangrijk is om aangrenzende leefgebieden met veel weidevogels dezelfde rust en beheer te bieden, zodat de vogels daar zullen blijven terugkomen.
Een criterium voor een BPL is dat er een hoge dichtheid aan weidevogels aanwezig is. Uit bovengenoemde kaarten blijkt dat dit zeker het geval. Wij verzoeken u, met het oog op het belang van dit bijzondere leefgebied

voor de weidevogels, om het gebied Koningspade-Wester Boekelweg Langereis alsnog aan te wijzen als BPL voor het behoud van dit weidevogelgebied.
Criterium 2 voor BPL: cultuurhistorische waarde
Als tweede criterium voor geen aanwijzing tot een BPL benoemt u dat het landschap lijkt op de begrensde gebieden maar valt niet binnen de categorie 'van hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde'.
Wij zijn van mening dat het gebied wel degelijk dezelfde cultuurhistorische waarde heeft als de gebieden die eraan grenzen. Zo is het gebied aan de gebieden ernaast verbonden door een belangrijke door alle gebieden lopende cultuurhistorische waterverbinding.
Het gebied wordt aan de noordwestkant begrensd door de Langreis. De Langereis, oftewel Lange Reys, heeft een lange geschiedenis. De naam is afgeleid van het water. De waternaam komt van oorsprong af van de rivier de Reise of Reis die er liep van het Berkmeer tot in de Zuiderzee totdat deze werd rechtgetrokken als een afwateringskanaal. Die riviernaam was afgeleid van het Germaanse benaming voor stromen en zich bewegen, rîsan. Het kanaal was vrij lang voor een afwateringskanaal dus noemde men het 'De Lange Reise', die benaming komt uit 1598 en gold toen ook al voor de ontstaande kern van bewoning langs het kanaal. In 1745 wordt het geschreven als 'De Lange Reys', het heeft vanaf dan niet meer de betekenis van de oude rivier maar verwijst het naar het feit dat het nogal tijd kostte als men langs het hele kanaal reisde. Lokaal wordt de plaatsnaam ook wel uitgesproken als 'Langerois'. Figuur 1: Militaire kaart 1864
Omdat het genoemde gebied aan beide criteria voldoet, vragen wij daarom uw besluit te heroverwegen.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Wij waarderen uw betrokkenheid bij dit landschap. In onze eerdere beantwoording hebben wij het volgende aangegeven: "De begrenzing van het BPL voldoet aan strikte criteria. Deze zijn terug te vinden in de Nota van Beantwoording behorende bij de Omgevingsverordening NH2020. Het door u aangedragen gebied voldoet niet aan deze criteria. Het landschap lijkt op de begrensde gebieden maar valt niet binnen de categorie 'van hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde' en bevat geen weidevogelkerngebied. Het gebied is daarom niet begrensd als BPL. Het staat uw gemeente vrij om zelf in haar omgevingsbeleid aanvullende beschermende regels op te nemen voor dit gebied." U vraagt dat we ons besluit heroverwegen. U geeft aan dat het gebied weidevogelkerngebied betreft omdat het onder weidevogelgebied A11.02 valt. Weidevogelgebied A11.02 werd ruimtelijk beschermd in de voormalige Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Er is besloten alleen nog kerngebieden hierbinnen van ruimtelijke bescherming te voorzien in de Omgevingsverordening. Hiertoe behoort dit gebied niet. Wij zijn op dit moment niet voornemens de contouren van de kerngebieden (nu kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels') in de Omgevingsverordening aan te passen. Daarnaast geeft u aan dat u van mening bent dat het gebied van zeer hoge cultuurhistorische waarde is. In de bronnen die wij hebben gebruikt voor de begrenzing van het BPL is het gebied echter niet als zodanig gekenmerkt. Wij concluderen daarom dat de huidige begrenzing correct is en geven hierbij nogmaals aan dat het uw gemeente vrij staat, indien dit wenselijk is, aanvullende beschermende regels op te nemen voor dit gebied.

ZW-0006

Zienswijze
Geachte College van Gedeputeerd Staten,
Wij, Stichting Behoud Waterland, Stichting BeemsterGroen, Stichting NekkerZoom en commissie Noord-Holland van Erfgoedvereniging Bond Heemschut, hebben kennisgenomen van bovengenoemd wijzigingsvoorstel. Onze opmerkingen hebben betrekking op bijlage 8a, onderdeel Droogmakerij de Beemster (p. 29 e.v.). Wij zijn blij met uw voorstel, dat is gericht op verbetering van de instandhouding en versterking van de kernkwaliteiten. Onze zienswijze is lang maar dat komt vooral door de toelichting van onze suggesties.

<u>Motivatie wijziging</u>
U schrijft dat de Leidraad niet dwingend genoeg is en onvoldoende aansluit bij de kernkwaliteiten in het BKL en de Omgevingsverordening. De verordening mist daarom bij sommige genoemde kernkwaliteiten een nadere uitwerking. Het is ons echter niet duidelijk welke delen van de uitwerking in de Leidraad niet dwingend zijn. Ter voorkoming van discussies en procedures horen we graag welke delen van de uitwerking in de Leidraad niet dwingend zijn, dus niet hoeven te worden geborgd
in een ruimtelijk plan.
Suggestie:

§ Ten behoeve van de rechtszekerheid lijkt het ons verstandig de uitwerking in de Leidraad, die dwingend is, in de nadere uitwerking van bijlage 8a op te nemen.

Gedetailleerde instructies en toezicht provincie op borging

De kernkwaliteiten zijn in bijlage 8a nader uitgewerkt omdat de opsomming van de kernkwaliteiten te algemeen is. Deze nadere uitwerking dient op grond van de POV in ruimtelijke plannen te worden geborgd. Onder 'uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' staan instructies voor wat in ruimtelijke plannen moet worden geborgd. De uitvoering daarvan wordt verder aan gemeenten overgelaten. Gemeenten zullen niet altijd gelukkig zijn met de borging van kernkwaliteiten in ruimtelijke plannen. Zij willen activiteiten de ruimte geven en zullen beschermende regels als knellend ervaren. Dit was de aanleiding om het bestemmingsplan voor het buitengebied van de Beemster te wijzigen in 2021, ondanks het feit dat daarin slechts enkele kernkwaliteiten waren geborgd. De kernkwaliteiten worden vooral geborgd in het beleid van de gemeente Purmerend, zodat de regels zoveel mogelijk flexibel kunnen worden toegepast. Wij verwijzen in dit verband naar de uitspraak van de Raad van State, dd. 1 maart 2023, 02108148/1/R1. Een flexibele toepassing van regels verdraagt zich per definitie niet met de mathematische en gedetailleerde inrichting van de Beemster op erfniveau. Ter bescherming van werelderfgoederen dient de provincie daarom gedetailleerde instructies te geven aan gemeenten en er goed op toe te zien dat de kernkwaliteiten worden geborgd in ruimtelijke plannen. Wij verzoeken u daarvoor een termijn te stellen, bijvoorbeeld een half jaar. Datis de termijn die de Raad van State in bovengenoemde uitspraak gaf aan de gemeente Purmerend om de kernkwaliteiten in het betreffende bestemmingsplan te borgen.

Algemene uitgangspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Onder dit kopje worden drie uitgangspunten opgesomd, die betrekking hebben op de Beemster als geheel en op meso-niveau. We missen de essentie van de doorwerking van de ordeningsprincipes in de erfinrichting en plattegrond van de stolpboerderij, zoals is te lezen in de Leidraad. Het matenstelsel van de gehele Beemster werd dus ook gebruikt voor de inrichting en organisatie van het erf. Daarom is het erf de ordenende bouwsteen. Overal werden gelijkwaardige eigenschappen gecreëerd voor de optimale agrarische bedrijfsvoering. Kortom, gelijkwaardigheid en harmonie tot op microniveau zijn cruciaal. Zij zorgen voor de eenheid van het geheel.

In de Leidraad en Nota Omgevingskwaliteit Purmerend (Omgevingsnota) wordt gesproken over drie schaalniveaus voor De Beemster. Kenmerkend is dat een ruimtelijke ingreep op drie schaalniveaus betekenis heeft, macro (Beemster als geheel), meso (structuur van de Beemster/Beemster kamer) en microniveau (Beemsterf). Daarom is het eerste uitgangspunt van de zogenaamde Gouden Regels dat elk ruimtelijk initiatief (bebouwing, water, wegen, landschap) opgevat moet worden als ontwerpopgave met de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van De Beemster als uitgangspunt. Deze kwaliteiten zijn niet beperkt tot de hoofdstructuur, maar omvatten ook het erf. Het erf is niet voor niets bestempeld als de ordenende bouwsteen van het buitengebied. Het is in 2011 goed verwoord in het Eindverslag van het Projectbureau Des Beemsters:

'Het Beemstererf is vanaf het begin de feitelijke ruimtelijke drager, de vertaling van deze ruimtelijke structuren. Deze Beemster ontwerpprincipes vormen een samenhangend en onlosmakelijk geheel. Elke transformatie op het Beemster erf die hiervan ruimtelijk afwijkt om welke reden dan ook, heeft gevolgen voor het totale ruimtelijke concept van De Beemster.'

Door de algemene uitgangspunten te beperken tot De Beemster als geheel en de structuur komt de nadruk daarop te liggen. Wij vrezen daarom dat bij de beoordeling van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen uitsluitend of vooral wordt gekeken naar de gevolgen voor de hoofdstructuur. Dat zou onjuist zijn. Bij de beoordeling dient getoetst te worden op de gevolgen van een activiteit voor alle schaalniveaus. De instructie in de POV bevat ook het versterken van de kernkwaliteiten. Wij missen dat in de uitgangspunten. Wij hechten daaraan omdat een aantal kernkwaliteiten op bepaalde locaties zijn aangetast en dreigen te verdwijnen.

Suggesties:

*Leg uit dat voor De Beemster drie schaalniveaus worden gehanteerd en dat het Beemstererf daarvoor een bouwsteen is. Het matenstelsel wordt ook voor de inrichting van het Beemstererf gebruikt. De ontwerpprincipes vormen een samenhangend en onlosmakelijk geheel. Ruimtelijke ingrepen hebben betekenis op al deze niveaus. Elk ruimtelijk initiatief (bebouwing, water, wegen, landschap) moet opgevat worden als ontwerpopgave met de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van De Beemster als uitgangspunt. Deze kwaliteiten zijn niet beperkt tot de hoofdstructuur, maar omvatten ook de erfinrichting. Er moet bij de beoordeling steeds vanuit het geheel naar de details worden gekeken. Dat geldt ook andersom: bij de

beoordeling van een ingreep verschuift het accent van het object als zodanig naar het object in zijn omgeving.
*Voeg onderstreepte woorden toe aan het tweede uitgangspunt '…. om het vierkante gridpatroon, de rechte lijnen en rationele verkaveling en erfinrichting op macro-, meso- en microniveau in stand te houden'.
*Definieer voor alle duidelijkheid het begrip 'hoofdstructuur'. Wij nemen aan dat alle op de kopergravure aangeduide sloten, wegen en perceelindelingen daaronder vallen;
*Voeg nieuw punt toe: 'versterk waar redelijkerwijs mogelijk de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen.'

Vierkant gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen

In de tweede alinea wordt de mathematische indeling beschreven. Het verbaast ons dat niet de exacte maten worden genoemd gelet op het precieze ontwerp van De Beemster. Deze zijn wel opgenomen in het Nominatiedossier, de Omgevingsnota en de Structuurvisie Beemstermaat. Dit suggereert dat ermee valt te rommelen, terwijl het tegendeel moet worden geborgd.

Suggesties:

*Gelet op het cruciale belang van het exacte ontwerp en maatvoering stellen wij voor dezelfde maten te hanteren als die in het Nominatiedossier en in de gemeentelijke stukken, te weten: 'Uitgangspunt was de destijds als 'ideaal' beschouwde maatvoering. Rasters van wegen en afwateringstochten verdelen de ruimte in vierkante blokken. Zowel de wegen als de tochten vormen vierkanten van 1852 bij 1852 meter (oftewel 400 Rijnlandse morgen). De twee rasters liggen los van elkaar: snijpunten van het ene raster liggen precies in het midden van de vierkanten van het andere raster. Zo ontstaan telkens vier vierkante polderblokken van 926 bij 926 meter, aan twee zijden begrensd door een weg en aan twee zijden door water. Deze polderblokken zijn weer opgedeeld in (meestal) vijf rechthoekige landbouwkavels van 185 bij 926 meter (is 20 Rijnlandse morgens). De landbouwkavels sluiten aan de achterzijde aan op de hoofdafwatering en aan de voorzijde op de ontsluitingsstructuur.'(1)
*De indeling van de tuindershoek – onderdeel van het buitengebied - is weliswaar kleinschaliger, maar uniek en exact volgens vaste mathematische verhoudingen. Om dat te benadrukken stellen we voor aan de laatste alinea toe te voegen: 'ook hier is de verkaveling gebaseerd op de Rijnlandse morgen, namelijk twee.'

Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vierkant gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen

In het eerste uitgangspunt staat dat de op de kopergravure voorkomende sloten, wegen en perceelindeling 'leidend' zijn. Ze zijn een kernkwaliteit, die in ruimtelijke plannen moeten worden geborgd. Op grond van het tweede uitgangspunt kan worden geconcludeerd dat de niet tot het 'hoofdpatroon' behorende sloten die op de kopergravure staan wèl mogen worden gedempt. Dat zou onjuist zijn en in strijd met het eerste uitgangspunt.

Suggesties:

*Verduidelijk wat wordt verstaan onder 'hoofdpatroon';
(1) Tekst uit Nota Omgevingskwaliteit Purmerend, p.
*Op grond van het eerste uitgangspunt wordt alleen het vierkante gridpatroon, waar mogelijk hersteld. Volgens ons moet het rechthoekige gridpatroon hieraan worden toegevoegd. Deze is eveneens afgebeeld op de kopergravure. Vanwege de toevoeging 'waar mogelijk' lijkt ons dat geen probleem;
§ schrap het tweede uitgangspunt. Immers, alle op de kopergravure voorkomende sloten maken deel uit van de kernkwaliteiten en moeten dus worden beschermd; of, vervang 'de in het hoofdpatroon voorkomende waterlopen' door 'waterlopen.'

Uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ringdijk en ringvaart

Eén van de uitgangspunten is dat de ringdijk bij ruimtelijke ontwikkelingen 'beleefbaar' blijft. Beleefbaar is echter een subjectief begrip. Het betekent: 'wat door eigen ondervinding ervaren kan worden'(2). Als je op de dijk staat, kun je de dijk ervaren. Maar dat is niet voldoende. De ringdijk moet als autonoom element vanuit de polder zichtbaar zijn en vrij van enige bebouwing worden gehouden, zoals in de Leidraad staat. De druk op bouwen is groot, ook bij taluds. We zien daar bijvoorbeeld schuurtjes en parkeerplaatsen komen. In de Omgevingsnota is opgenomen: 'bij voorkeur geen nieuwe erven aan de ringdijk.'

Suggesties voor uitgangspunten:

*Neem de tekst uit de Leidraad over in deze bijlage.

*Vervang ‘beleefbaar’ door ‘zichtbaar.’
*Benoem alle kenmerkende elementen in het eerste uitgangspunt: ‘De ringdijk blijft bij ruimtelijke ontwikkelingen als hoge boezemdijk met steile taluds, smalle kruin en met bomen aan de polderzijde vanuit de polder zichtbaar.’
*Het talud is vrij van bebouwing, bouwwerken en parkeerplaatsen;
*Ontwikkel geen nieuwe ontsluitingen en geen nieuwe erven aan de ringdijk.

Bebouwing langs wegen
Onder uitgangspunten staat: ‘Hoofdbebouwing op een erf in het buitengebied vindt plaats aan de kop van een perceel en als gevolg daarvan langs de (hoofd)weg’. Dit uitgangspunt geldt ook voor paden in het zuidoostelijk gedeelte en voor andere bebouwing dan de hoofdbebouwing. Er is uitsluitend gebouwd langs wegen en paden, die op de kopergravure staan. Met uitzondering van enkele historische situaties is de nokrichting van bebouwing haaks op de weg (Omgevingsnota).
Suggesties voor beschrijving:
*Vervang ‘overwegend’ door ‘met uitzondering van enkele historische situaties’. De eerste zin is dan: ‘In het buitengebied bevindt de erfbebouwing zich haaks op de lengtewegen met uitzondering van enkele historische situaties’;
*Voeg het volgende toe achter de derde zin: ‘Dit geldt ook voor de paden op de kopergravure. Bebouwing bevindt zich uitsluitend in het lint langs wegen en paden, die op de kopergravure staan’.
Suggesties voor uitgangspunten:
*Vervang ‘hoofdbebouwing op een erf’ in de eerste zin van het tweede uitgangspunt door ‘bebouwing op een erf’ en vul deze zin aan met: ‘en de paden, die op de kopergravure van 1644 zijn opgetekend’;
*Voeg toe: Plaats de woonbebouwing op een vaste afstand van de weg. Daarachter wordt de overige bebouwing opgericht. Er is geen tweede woning op een erf. De nokrichting van de bebouwing is haaks op de weg.
(2) https://www.ensie.nl/betekenis/beleefbaar

Relatief hooggelegen wegen en laanbeplanting
Alle historische wegen zijn gelijkwaardig, dus er zijn geen hoofdwegen: het wegenstelsel is een neutraal raster van polderwegen. Bestaande uitzonderingen worden met name genoemd. De wegen hebben van oorsprong een vergelijkbaar profiel en wegbreedte; dit is van essentieel belang. In de Structuurvisie staat dat gestreefd wordt de neutraliteit van het wegenstelsel te behouden. Deze kernkwaliteit is in de Leidraad en Omgevingsnota en Structuurvisie Beemstermaat nader uitgewerkt.
Suggesties
*Vervang ‘hoofdwegen’ door ‘wegen’;
*Neem de uitwerking in de Leidraad en Omgevingsnota en Structuurvisie Beemstermaat (m.n. zesde Gouden Regel) op in bijlage 8a.

Stolpboerderijen
Door de Raad van State is vastgesteld dat de in het Ruimtelijk Kwaliteitskader beschreven inrichting van het Beemstererf de uitwerking is van de kernkwaliteit van het werelderfgoed (RvS, dd. 1 maart 2023, 202108148/1/R1). De daarin opgesomde negen criteria of kernkwaliteiten voor het Beemstererf zijn opgenomen in de Omgevingsnota en in toelichting op het bestemmingsplan voor het buitengebied. De criteria hebben een borgende functie (p. 99 Omgevingsnota). Het Ruimtelijk Kwaliteitskader wordt ook in de Leidraad genoemd. Bij de beschrijving van de erfinrichting missen we een aantal elementen, oftewel kernkwaliteiten voor het Beemstererf, namelijk:
- de locatie van de (stolp)boerderij, vooraan èn in het midden van het perceel.
- de tuin is vrij van enige bebouwing tot aan de achtergevel van het hoofdgebouw;
- duidelijke afbakening van het erf met sloten en streekeigen erfbeplanting;
- de mathematische organisatie, dat één van de belangrijkste kernkwaliteiten is. Er is een nauwe samenhang tussen ruimte en gebruik, die in een geometrisch matenstelsel wordt afgewikkeld. Dit matenstelsel is kenmerkend voor de hele droogmakerij, maar ook bruikbaar voor de inrichting en organisatie van het erf. Daarom is het erf de ordenende bouwsteen.
De provincie heeft in januari 2022 het Stolpenbeleid vastgesteld. Daarin zijn alle, voor 1966 gebouwde stolpen als karakteristiek bestempeld. Wij beschouwen dit als een uitwerking van het begrip ‘monumentale en typerende (stolp)boerderijen’ in de kernkwaliteiten van De Beemster, dat ook in deze bijlage zou moeten

worden opgenomen. Het eerste uitgangspunt kan scherper worden geformuleerd.

Suggesties:

*Vervang 'stolp/stolpen' door 'historische (stolp)boerderij(en)' en definieer dit begrip

§ voeg bovenstaande elementen toe aan de beschrijving van de erfinrichting;

- wijzig het eerste uitgangspunt in: 'Behoud alle historische (stolp)boerderijen behalve als er zeer overwegende redenen zijn om hier van af te wijken. Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan, heeft het de voorkeur om bebouwing terug te brengen in dezelfde verhouding en contour.

*voeg toe dat een tweede woning op een erf niet mogelijk is;

*Voeg toe aan uitgangspunten voor buitens: 'overeenkomstig de beschrijving daarvan op datalab.purmerend.nl'

Andere erven

Bovengenoemde kernkwaliteiten voor het Beemstererf zijn de meest voorkomende erfinrichtingsprincipes voor agrarische erven. Ze zijn vrij algemeen en kunnen eveneens worden gehanteerd voor de inrichting van niet-agrarische erven. Bij een ander gebruik dan de agrarische functie (bijvoorbeeld loonbedrijven, recreatie, maneges, wonen), wordt echter regelmatig van de kenmerkende inrichting afgeweken. Daarvoor is geen eenduidig kwaliteitskader vastgesteld. Als gevolg daarvan wordt de relatie met de oorspronkelijke structuur eerder losgelaten en is de relatie tussen gebruik en erfinrichting steeds minder samenhangend en herkenbaar. Kortom, er zijn steeds meer niet-agrarische erven, waarvan de inrichting wijzigt met als gevolg dat de ordeningsprincipes op macro-, meso- en microniveau worden aangetast en niet langer of minder zichtbaar zijn. Dat vormt een aantasting van de kernkwaliteiten en beleving van de identiteit De Beemster (p. 19 Ruimtelijk Kwaliteitskader).

Suggestie:

*Stel vast dat bij nieuwe ontwikkelingen niet-agrarische erven moeten voldoen aan dezelfde inrichtingsprincipes als die voor agrarische erven om de identiteit en beleving van het strak ingerichte historische cultuurlandschap in De Beemster te borgen. Zo niet, dan wordt dit landschap steeds minder onderscheidend. Het is niet voor niets een Werelderfgoed. Dit zou geen probleem moeten zijn gelet op de algemeenheid van deze principes en de mogelijkheden van het verlenen van een vergunning in afwijking van een ruimtelijk plan en het vaststellen van postzegelplannen.

Grote openheid

Beemsterlandschap, mede door de erfindeling.' Wij zouden in deze zin graag opnemen 'en op de erven' zodat de zin als volgt leest: 'Tussen de erven door en op de erven bestaan er vergezichten naar ….'. Dat is logisch vanwege de toevoeging 'mede door de erfindeling'. Het rechte erfpad zorgt immers voor doorzichten naar het achterliggende landschap; het is een kenmerkend element van de erfinrichting. Verder stellen we voor 'herkenbaar' in de eerste zin te vervangen door 'behouden'.

We stellen voor de beschrijving aan te vullen met dat het functionele agrarische gebruik van deze droogmakerij kenmerkend is. Omgevingsplannen voor het buitengebied zijn conserverend van aard. Dit houdt in dat de vestiging van nieuwe particuliere woningen niet wordt toegestaan. Daarmee wordt de openheid gewaarborgd en het doorzicht naar het open landschap, zie Structuurvisie

Beemstermaat. Bebouwing verdraagt zich niet met grote openheid. Bij sanering van een agrarisch bedrijf, kan, afhankelijk van de verkavelingsmogelijkheden aan het lint ter compensatie, een of meer woningen in het bouwvlak worden geplaatst. In navolging van het provinciaal beleid wordt de vestiging van een tweede bedrijfswoning in het buitengebied niet mogelijk. Omdat de openheid in de tuindershoek anders is stellen we voor dit gebied specifiek te noemen in de beschrijving. Het is immers van grote cultuurhistorische betekenis voor De Beemster. De kleinschalige structuur leende zich vanaf het ontstaan van De Beemster voor de vestiging van tuinders, die zich voornamelijk richtten op de Amsterdamse en Purmerendse markt. Het gevolg hiervan is een fijnmazige structuur, met meer bebouwing langs wegen en verspreide kassen op het land. De openheid in het tuindersgebied is geringer vanwege het kleinschaliger grid, maar deze is kenmerkend voor het enige overgebleven deel van het tuindersgebied gelegen tussen de A7, Volgerweg en Zuiddijk.

Onder uitgangspunten wordt het behoud van de 'beleefbaarheid' van de openheid genoemd. Dat is een subjectief begrip, zoals hierboven is toegelicht. Dus wat iemand als openheid kan ervaren. Wij stellen voor dit woord te schrappen.

Suggesties voor uitgangspunten:

*Schrap 'beleefbaarheid' in de uitgangspunten;

*voeg '(grote)' toe voor 'openheid';

*voeg toe aan tweede uitgangspunt 'inclusief binnen de kamers in het tuindersgebied';

*geen bouw van nieuwe woningen in het buitengebied;
*voeg toe wat in de Leidraad is opgenomen, waaronder ‘Houd bij lintbebouwing in het buitengebied een zichthoek van minimaal 75 graden aan tussen twee woningen’;
*behoud doorzicht op erven naar het achterliggende landschap.
Graag lichten wij het bovenstaande toe.
Met vriendelijke groet,
Stichting Behoud Waterland, Stichting BeemsterGroen, Stichting NekkerZoom en commissie Noord-Holland van Erfgoedvereniging Bond Heemschut
[redacted]

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Hieronder lichten wij graag onze reactie op uw zienswijze toe.

De werkingsgebieden en de bijlagen van de Omgevingsverordening worden twee keer per jaar gewijzigd. De inhoud van artikelen van de Omgevingsverordening wordt één keer per jaar geactualiseerd. Dit verloopt in een separaat proces. De huidige wijziging betreft geen wijziging van de in de Omgevingsverordening gestelde regels (artikelen), maar verdere uitwerking en objectivering van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed in de bijlagen. De provinciale Omgevingsverordening bevat naast algemene instructieregels vooral een instructie aan gemeenten en waterschappen. Het gemeentelijke omgevingsplan richt zich vervolgens tot burgers en bedrijven.

Uw zienswijze richt zich op de verdere uitwerking van de kernkwaliteiten van Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster in bijlage 8a Kernkwaliteiten UNESCO. De door de provincie voorgestelde wijziging van deze tekst stelt geen nieuwe regels, maar heeft als doel de kernkwaliteiten te beschrijven en door middel van uitgangspunten meer duidelijkheid te scheppen over hoe die kernkwaliteiten in acht genomen dienen te worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Uw suggesties om bij verschillende kernkwaliteiten een aparte tekst op te nemen over de tuindershoek van de Beemster wordt niet aangenomen, omdat de gehele tekst ook op dit gebied toepasbaar is en geen verdere afzonderlijke uitgangspunten behoeft.

<u>Motivatie wijziging</u>
De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie heeft een andere juridische doorwerking dan de kernkwaliteiten van het erfgoed van unieke en universele waarde, zoals de Beemster. Het artikel dat correspondeert met de Leidraad (artikel 6.70) spreekt van ‘rekening houden met’ en ‘betrekken bij’ als juridische grondslag. De Leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voor zover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van normen voor het landschap, is dit op andere plekken in de verordening geregeld, in het bijzonder in de beschermingsregiems Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en UNESCO (Paragraaf 6.2.5).

<u>Gedetailleerde instructies en toezicht provincie op borging</u>
De termijn van overname door de gemeente is vastgelegd in het overgangsrecht van de Omgevingswet.

<u>Algemene uitgangspunten</u>
De algemene uitgangspunten zijn bedoeld om de nadruk te leggen op de Beemster structuur als geheel, náást dat daarna alle individuele kernkwaliteiten worden uitgewerkt. Er wordt niet alleen getoetst op elke kernkwaliteit apart, maar ook op de samenhang tussen die kernkwaliteiten en de overkoepelende structuur van de Beemster als geheel.

De instructie van de Omgevingsverordening die volgt uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL) bevat het in stand houden én versterken van kernkwaliteiten. Als gevolg daarvan heeft elke uitwerking van de kernkwaliteiten als doel zowel het in stand houden als het versterken van deze kernkwaliteiten.

Het begrip ‘hoofdstructuur’ betekent inderdaad de op de kopergravure aanwezige sloten, wegen en perceelindelingen. Dit staat reeds in de tekst: “de hoofdstructuur zoals afgebeeld op de kopergravure”.

<u>Vierkant gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen</u>

Voor de maatvoering van de kamers, kwadranten en percelen is gekozen voor een benadering van de Rijnlandse morgen door 'circa' op te nemen. De maatvoering is anders uitgewerkt in de omgevingsnota en structuurvisie in vergelijking met het nominatiedossier. Het nominatiedossier spreekt van een kwadrant van 900 x 900 en een perceel van 180 x 900.

Om onduidelijkheid te voorkomen wordt de volgende tekst toegevoegd: De afmetingen van het vierkante gridpatroon zijn gebaseerd op het originele ontwerp van het gebied in Rijnlandse 'morgens', zoals afgebeeld op de kopergravure.

Aangenomen wordt uw suggestie om 'hoofdpatroon' te verduidelijken en geen onnodige verwarring te laten ontstaan over het dempen van kopergravure sloten. De uitgangspunten bij a. het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen, zullen worden gewijzigd naar:

- Zowel het op de kopergravure voorkomende wegen- en slotenpatroon als de perceelindeling zijn leidend. Waar dit gridpatroon verloren is gegaan, wordt het waar redelijkerwijs mogelijk hersteld.

- De op de kopergravure voorkomende waterlopen mogen in beginsel niet gedempt of verplaatst worden, uit overweging van de cultuurhistorische waarde en de noodzakelijke waterhuishouding van de polder.

<u>Ringdijk en ringvaart</u>
In deze wijziging van de bijlage worden geen nieuwe regels opgesteld omtrent bebouwing of ontsluitingen bij de ringdijk. Het is een beschrijving van de kernkwaliteiten met daarin uitgangspunten voor ontwikkelingen. De gemeente kan op basis daarvan regels opstellen omtrent specifieke bebouwing langs de ringdijk.

In de uitwerking staat reeds dat de ringdijk beleefbaar moet zijn vanuit de polder, wat consequenties heeft voor de mogelijkheid tot bouwen aan de ringdijk. De uitwerking van de kernkwaliteiten richt zich erop dat deze kernkwaliteiten beleefbaar zijn vanuit de polder. In principe is de ringdijk beleefbaar als de aanwezigheid ervan ervaren kan worden vanuit de polder. Vervolgens moet er bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden worden met de ambities en ontwikkelprincipes uit de Leidraad, waarin onder andere staat: 'Houd het zicht op de ringdijk vanuit de droogmakerij open, zodat deze goed zichtbaar blijft.'

Hoewel het steile talud één van de kernmerken is van de dijk, is het niet onvoorstelbaar dat het behoud van de Beemster als werelderfgoed in de toekomst vraagt om een verhoging en dientengevolge verbreding van de dijk.

<u>Bebouwing langs de wegen</u>
Deze kernkwaliteit is niet alleen van toepassing op lintbebouwing, maar op alle bebouwing in het buitengebied.

De huidige beschrijving sluit aan bij uw suggesties. De beschrijving zorgt ervoor dat niet alle gebouwen op het erf aan de weg worden geplaatst, maar alleen het hoofdgebouw. Ook de term '(hoofd)weg' sluit aan bij uw suggestie over de paden in het zuidoosten van de Beemster.

De erfinrichting wordt reeds beschreven in de kernkwaliteit '(stolp)boerderijen en restanten van buitens'.

<u>Relatief hooggelegen wegen en laanbeplanting</u>
Uw inbreng staat reeds in de tekst, allicht in een andere bewoording. De rijweg ligt relatief hoger in het landschap dan de landerijen.

Alleen langs de hoofdwegen (zoals op de kopergravure afgebeeld) bestaan aan weerszijden een sloot.

<u>Stolpboerderijen</u>
Uw suggesties staan reeds in de tekst, allicht in andere bewoording. De specifieke plaatsing van het hoofdgebouw in het midden van het erf is niet opgenomen in het nominatiedossier. De Leidraad geeft dit als inrichtingsinspiratie mee en de gemeente borgt verdere specificaties van het Beemstererf in haar omgevingsplan.

De Noord-Hollandse stolpenwaarderingskaart is ook van toepassing op de Beemster maar behoeft hier geen verdere uitwerking.

Deze uitwerking van de kernkwaliteiten dient niet tot het opstellen van extra regels omtrent extra woningen op een erf.

Er kan geen externe link worden toegevoegd in de Omgevingsverordening omdat deze verouderd kan raken en de provincie niet kan garanderen dat de data up-to-date is.

Aangenomen wordt uw suggestie om het uitgangspunt te wijzigen naar:

- Behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk als beeldbepalende elementen in het Beemsterlandschap. Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan heeft het de voorkeur de bebouwing terug te brengen in dezelfde verhouding en contour.

Andere erven
Uw suggestie is reeds gewaarborgd in de tekst. Er is expliciet gekozen om niet 'agrarische erven' te schrijven maar enkel 'erven', zodat de inrichtingsprincipes ook gelden voor andere erven in het buitengebied.

Grote openheid
Samen met de andere kernkwaliteiten waarborgt grote openheid de zichtlijnen over de erven. Een hoek van 75 graden opnemen in de Omgevingsverordening is niet gewenst omdat het niet van toepassing is op de gehele Beemster (bijvoorbeeld in de tuindershoek). Het is bovendien geen onderdeel van het nominatiedossier, maar wordt in de Leidraad als ambitie en ontwikkelprincipe genoemd waar rekening mee gehouden moet worden.

ZW-0007

Zienswijze
Geachte College van Gedeputeerd Staten, Wij, de Boerderijenstichting Noord-Holland, hebben kennisgenomen van bovengenoemd wijzigingsvoorstel en sturen u hierbij onze zienswijze.
Onze zienswijze betreft paragraaf f de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens - beginnend op pagina 5 van het document - en de aan het eind van deze paragraaf genoemde uitgangspunten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en wel specifiek de tekst: Behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk als beeldbepalende elementen in het Beemsterlandschap. Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan kan de bebouwing worden teruggebracht in dezelfde verhouding en contour.
Onze zienswijze op bovenstaande teksten:
Graag maken wij u erop attent dat de Provincie Noord-Holland in het nieuwe Stolpenbeleid (vastgesteld januari 2022) alle stolpboerderijen gebouwd voor 1966 als karakteristiek beschouwd. Dit noemen wij 'historische stolpboerderijen'. De scoop 'monumentale en typerende stolpboerderijen' (zoals genoemd in de titel van deze paragraaf) vinden wij dus te beperkt.
•Wij verzoeken u om de scoop te wijzigen in 'alle historische stolpboerderijen'.
Bij uitgangspunten staat 'Behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk'. Wij vinden dit weinig scherp geformuleerd.
•Wij verzoeken u om dit te wijzigen in: 'Behoud alle historische stolpboerderijen (gebouwd voor 1966). Sloop zou alleen via een omgevingsvergunning mogelijk moeten zijn als redelijkerwijs bouwkundig herstel niet meer mogelijk is.
Bij uitgangspunten staat ook: Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan kan de bebouwing worden teruggebracht in dezelfde verhouding en contour.
•Wij verzoeken u om dit te wijzigen in : Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan, heeft het de sterke voorkeur om bebouwing terug te brengen in hetzelfde volume en in dezelfde verhouding en contour.
Met vriendelijke groet,
[redacted]
Namens het bestuur van de Boerderijenstichting Noord-Holland

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Hieronder lichten wij graag onze reactie op uw zienswijze toe.

Uw voorstel om 'de scoop te wijzigen naar ‘alle historische stolpboerderijen’’:
De titel van de kernkwaliteit ‘de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens’ is overgenomen van de kernkwaliteiten die de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed heeft bepaald naar aanleiding van het nominatiedossier. Deze staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL) en kan de provincie niet zelf aanpassen.

Uw verzoek om uitgangspunt ‘behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk’ aan te scherpen:
Uw zienswijze richt zich op de verdere uitwerking van de kernkwaliteiten van Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster in bijlage 8a Kernkwaliteiten UNESCO. De door de provincie voorgestelde wijziging van deze tekst stelt geen nieuwe regels, maar heeft als doel de kernkwaliteiten te beschrijven en door middel van uitgangspunten meer duidelijkheid te scheppen over hoe die kernkwaliteiten in acht genomen dienen te worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Als gevolg worden er geen aanvullende regels omtrent sloopvergunningen opgenomen in deze uitwerking van de kernkwaliteiten. Dit heeft geen betrekking heeft op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening.

De Noord-Hollandse stolpenwaarderingskaart is ook van toepassing op de Beemster maar behoeft hier geen verdere uitwerking.

Uw voorstel om ‘sterke voorkeur’ toe te voegen aan kernkwaliteit over (stolp)boerderijen en restanten van buitens:
Aangenomen wordt uw voorstel om het uitgangspunt te wijzigen naar:

- Behoud stolpen waar redelijkerwijs mogelijk als beeldbepalende elementen in het Beemsterlandschap. Waar een typerende stolpboerderij met bijgebouwen heeft gestaan heeft het de voorkeur de bebouwing terug te brengen in dezelfde verhouding en contour.

ZW-0008

Zienswijze
Geacht College,
LTO Noord heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp van de ‘Wijziging werkings-gebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I’. Dit ontwerpvoorstel geeft ons aanleiding tot het kenbaar maken van de volgende zienswijze. De uitvoering van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in de provincie Noord-Holland is gekoppeld aan het ‘saldo 0-principe’. Dit betekent dat bij het wijzigen van de begrenzing de oppervlakte van het NNN gelijk moet blijven. Met dit ‘saldo 0-principe’ kunnen wij instemmen. Met de spelregels die de provincie hanteert bij de uitvoering van dit principe niet! Om te voorkomen dat bij de uitvoering van het ‘saldo 0-principe’ appels met peren worden vergeleken willen wij u verzoeken om dit principe sectoraal en regionaal uit te voeren. Met sectoraal bedoelen we dat wanneer landbouwhectares worden begrensd er ook hectares met de landbouwbestemming uit het NNN moeten vrijkomen. Dat betekent dat bijvoorbeeld aanpassing van het NNN in recreatiegebieden ook binnen de recreatiegebieden gecompenseerd moeten worden. En dus niet ontgrenzen in recreatiegebieden en begrenzen in het agrarisch gebied! De regionale component (daarvoor kan de regio-indeling uit het PPLG worden gehanteerd) moet bevorderen dat grenswijzigingen binnen de regio worden uitgevoerd als gevolg waarvan de ontwikkelingsmogelijkheden van de sectoren in de regio gelijk blijven en ook het ‘wisselgeld’ (grondwaarde, bedienen sectoren) van gelijk niveau is. Met inachtneming van het voorgaande willen wij u verzoeken om de spelregels voor de uitvoering van het ‘saldo 0-principe’ conform ons voorstel te wijzigen en bij volgende ronden van de wijziging van werkingsgebieden de sectorale en regionale uitsplitsing in de voorstellen in beeld te brengen.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Het saldo 0 komt voort uit de wettelijke taak het NNN niet in oppervlakte te laten afnemen en de bestuurlijke wens om het NNN niet in oppervlakte te laten toenemen. Herbegrenzingen van het NNN vinden plaats op basis van verzoeken van individuele grondeigenaren. Hierbij wordt het saldo 0 toegepast en wordt elke aanvraag beoordeeld op basis van ecologische principes. Er wordt niet gekeken naar regio of

functie van de grond. Indien bij de herbegrenzingen-systematiek ook regionale ligging en/of functie van de grond wordt meegenomen, zou de NNN-begrenzing minder flexibiliteit krijgen. De huidige werkwijze is dat herbegrenzingen vooral plaatsvinden op basis van verzoeken. Dat is zo gegroeid omdat we constateerden dat er op sommige plekken onjuistheden in de begrenzing zaten en bepaalde percelen abusievelijk of onlogisch begrensd waren. In een nieuwe ronde gaan wij hier meer vanuit de Vogel- en Habitat Richtlijn doelen naar kijken.

ZW-0009

Geachte college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
Bij deze willen wij u een zienswijze kenbaar maken op het ontwerp 'Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I'
Op onderstaande verbeelding 1 worden de in het Rood, de niet ingerichte gronden t.b.v. NNN in Polder Mijzen afgebeeld. Het voorstel om deze gronden als NNN te ontgrenzen op grond van de volgende argumenten:
- Er is geen draagvlak onder de agrariërs om deze gronden in te richten als NNN. Dit blijkt uit de plaatsgevonden informatieavonden op 1 juni 2023 (georganiseerd door de provincie) en 19 maart 2024 (georganiseerd door gemeente Koggenland);
- De NNN waarden in Mijzenpolder al beschermd worden op grond van het bestemmingsplan en beleid gemeente Koggenland (onderbouwd in bijlage 1);
- Mededeling aan provincie 'Visie gemeente Koggenland toekomst Mijzenpolder met Agrarisch natuurbeheer ANLB i.p.v. natuur op basis van NNN' (bijlage 2);
- Extra NNN in binnenduinrand (300 hectare) wordt gerealiseerd vanuit het NPLG (bijlage 3) zodat op basis van de door de provincie gehanteerde saldo-nul principe de voornoemde gronden kunnen worden ontgrensd.
Afbeelding

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Uw zienswijze betreft een nieuw voorstel tot ontgrenzing van het NNN en heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Het nu alsnog opnemen van nieuwe wijzigingen zou ertoe leiden dat derden hierover geen zienswijzen meer kunnen indienen. Wij zullen uw voorstel in behandeling nemen en door de verschillende deskundigen laten beoordelen. In de volgende ronde (2025) zullen wij u uitsluitsel geven over uw voorstel.

ZW-0010

Geachte heer, mevrouw,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Betreft
Zienswijze voorgenomen besluit grensaanpassingen NNN
Vanaf 21 februari tot en met 2 april 2024 is het ontwerpbesluit 'Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH 2022 rond 2024-I' ter inzage gelegd. Middels deze brief willen wij een zienswijze indienen over het ontwerpbesluit. Deze zienswijze heeft betrekking op een drietal begrenzingen. Te weten: 1. Een strook grond [redacted] nabij het centrum van Blaricum. 2. Een perceel grond bij [redacted] Het zandstrand bij het Voorland Stichtse brug.
1. Bergweg-Huizerweg Het perceel kadastrale gemeente Blaricum, [redacted] direct noordelijk van een openbare parkeerplaats is in de Omgevingsverordening deels aangemerkt als NNN. Deze aanduiding is volgens ons een vergissing. Het perceel betreft een paardenweitje. De NNN aanduiding betreft een smalle streep over het paardenweitje. Er is ons inziens geen aanleiding om de smalle streep op de kaart te handhaven. Wij verzoeken u de aanduiding te verwijderen. (Zie bijlage 1: afbeeldingen 1, 2 en 3).
2. [redacted] Wij verzoeken u ook om een strook grond langs [redacted] dat thans is begrensd als onderdeel van Natuur Netwerk Nederland (NNN) te ontgrenzen als NNN. Het gaat om de smalle strook grond die [redacted] beginnend [redacted] en doorloopt tot aan [redacted], en aan de oostzijde wordt begrensd door het hekwerk van de naastgelegen graslandpercelen.
De bedoelde strook staat afgebeeld in onderstaande afbeelding 4, daar waar de paarse pointer in is geplaatst. In de daaropvolgende afbeelding 5 staat ter verduidelijking tevens een detailweergave van een deel van deze strook.

De te ontgrenzen strook is onderdeel van de openbare ruimte van de gemeente Blaricum en is in zijn geheel bij de gemeente Blaricum in beheer. De gemeente Blaricum is tevens kadastraal eigenaar van de grond (kadastraal bekend gemeente Blaricum, [redacted]). Deze strook is voor het overgrote deel ingericht als fietspad van [redacted] en dus geasfalteerd en omvat daarnaast een smalle berm. De strook is ten onrechte aangeduid als onderdeel van NNN en dient te worden beschouwd als een kaartfout welke moet worden hersteld. (Zie bijlage 1, afbeelding 3 en 4).

3. Zandstrand Voorland Stichtsebrug

Op 21 januari 2021 hebben wij de 'salderingsovereenkomst inzake de bouw van een tijdelijk strandpaviljoen, ophoging van het strand en verplaatsing van het volleybalveld aan het Voorland Stichtse Brug in de gemeente Blaricum' met u afgesloten, inclusief 'Inrichting- en beheerplan Blaricummermeent' (zie bijlage 2).

In de overeenkomst zijn wij met u over en weer een aantal verplichtingen aangegaan. De meest relevante verplichtingen betreffen: - De gemeente verbindt zich jegens de provincie om inrichting en beheersmaatregelen uit het Inrichting- en beheerplan Voorland Stichtse Brug te realiseren. Deze inrichtingsmaatregelen moeten binnen 18 maanden na ondertekening van de overeenkomst worden uitgevoerd. - De gemeente zal vanaf de start van de werkzaamheden jaarlijks schriftelijk verslag uitbrengen over de inspanningen en van de resultaten van de maatregelen.

- De provincie zal zich inspannen om zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen 2 jaar na ondertekening van de overeenkomst de salderingsgronden in de Omgevingsvisie 2020 te doen begrenzen als NNN.
- De gemeente zal zich inspannen om zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen 2 jaar na de herbegrenzing van het NNN door de provincie in een Omgevingsvisie de salderingsgronden in een ruimtelijke plan een passende bestemming te geven en regels in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN op te doen nemen.

Inmiddels is de bouwvergunning voor het strandpaviljoen door ons verleend. Tegen dit besluit is door de Vrienden van het Gooi (VVG) bezwaar aangetekend en daarna beroep ingesteld bij de Rechtbank. De Rechtbank heeft het beroep van de VVG gegrond verklaard en ons college opgedragen om een nieuw besluit te nemen. Dat nieuwe besluit hebben wij op 21 december 2023 genomen (zie bijlage 3: nieuwe beslissing op bezwaar ex art. 6:19 Awb). Basis voor dit besluit is het (geactualiseerde) Beheerplan voorland Stichtse Brug van 3 oktober 2023 ([redacted]) van RHDHV (Bijlage 4).

In dit nieuwe Beheerplan wordt het Stichtse strand feitelijk in 3 delen gesplitst. Het meest noordelijk deel is het Groene strand, het midden gebied is het noordoostelijk deel van het recreatiestrand en het zuidwestelijke deel van het recreatiestrand is het eigenlijke recreatiestrand. Het Beheerplan voorziet in een zeer strikte bescherming van het Groene strand, een bescherming van het noordoostelijk deel van het recreatiestrand en het stimuleren van het gebruik van het zuidwestelijk deel van het recreatiestrand voor recreatie.

Wij verzoeken u daarom uitvoering te geven aan de gesloten overeenkomst. De salderingsovereenkomst komt er op neer, dat de gemeente uitvoering geeft aan het Inrichting- en beheerplan Voorland Stichtse Brug. Onder meer door de Gooise Zomerkade en een stuk grond bij de Sluis in te richten als natuur en ook als zodanig te bestemmen. De provincie zou op haar beurt deze gebieden opnemen in de NNN. Dit zou de bouw van het strandpaviljoen en het ophogen van het strand mogelijk maken. Idealiter zou dan de oeverlijn van een bepaalde breedte van het zuidwestelijk deel van het recreatiestrand uit de NNN worden gehaald. Voordeel voor ons is, dat de oeverlijn dan niet opnieuw behoeft te worden gesaldeerd bij de periodiek noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden ter zake van het ophogen. Voordeel voor de natuur is, dat het voor badgasten duidelijk is, waar het strand zich bevindt en ook juist hiervan gebruik maken en minder van het grasachtige deel van het noordoostelijke recreatiestrand. Gelet op de terugkerende periodieke onderhoudswerkzaamheden voor het behoud van de oeverlijn verzoeken wij u dan ook bij de uitvoering van de gesloten overeenkomst die oeverlijn met een oppervlakte van ongeveer 5.600 m2 uit het NNN te verwijderen.

Overigens zijn wij van mening dat de strook grond grenzend aan de waterlijn van het recreatiestrand met een oppervlakte van ongeveer 5600 m2 per vergissing is aangewezen als NNN. Het Voorland is in de jaren zeventig opgespoten voor de bouw van de Stichtse Brug en het aanleggen van de A27. Op dat moment is het zuidelijk deel van het Voorland als recreatiestrand in gebruik genomen. Het strand wordt dus al meer dan 40 jaar voor recreatie gebruikt. Eens in de zoveel tijd is het vanwege erosie nodig om de oeverlijn weer op te hogen. Het water kalft de grond af. Daarom hebben wij in de Beheerverordening (thans tijdelijk omgevingsplan) ook niet voorzien in een aanlegvergunningplicht voor het ophogen van de oeverlijn. Het ophogen is bij recht toegestaan. Daarom had die strook grond ook niet als NNN moeten worden aangewezen.

Wij zijn graag bereid tot een overleg of toelichting.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Het nu alsnog opnemen van nieuwe wijzigingen zou ertoe leiden dat derden hierover geen zienswijzen meer kunnen indienen. De door u aangegeven nummers 1 en 2 betreffen inderdaad kaartfouten. Wij zullen deze verwerken in ons besluit van de volgende ronde wijziging werkingsgebieden in 2025. Het door u aangegeven nummer 3 betreft een salderingsovereenkomst. De provincie past hiervoor de grenzen pas aan na het succesvol doorlopen van de planologische procedure, dus nadat het ruimtelijk plan van de gemeente onherroepelijk is geworden.

ZW-0011

Zienswijze
Geachte heer, mevrouw,
Tot mij heeft zich gewend de [redacted] (hierna: cliënt) met het verzoek zijn belangen terzake te behartigen. Namens cliënt dien ik daarom een zienswijze in tegen de voorgenomen wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening ronde 2024-I, met zaaknummer 2197364.
Cliënt is eigenaar van o.a. [redacted]. Ten aanzien van [redacted]
Cliënt heeft inmiddels van uw provincie bij e-mailbericht van 28 maart 2024 begrepen dat er enige tijd geleden een verzoek tot ontgrenzen is ingediend door de vorige eigenaar. Dit verzoek heeft cliënt echter niet ontvangen. Wel heeft cliënt een brief van uw provincie gekregen met een kennisgeving van een voorgenomen weigering, althans is cliënt gewezen op de terinzagelegging en dat zijn percelen daarbij zouden zijn betrokken. Op de website heeft cliënt kunnen waarnemen dat u niet akkoord kunt gaan met het verzoek tot ontgrenzing, u geeft daarbij als reden op dat sprake zou zijn van Natura 2000-gebied en de begrenzing bijdraagt aan de robuustheid van het NNN-gebied.
Zoals voornoemd aangegeven is cliënt thans eigenaar van o.a. [redacted]. Voornoemde percelen zijn onderdeel van het terrein behorende bij zijn woonhuis (het erf). Het aangewezen zijn van dit erf als Natura 2000-gebied is een omissie (technische fout). Bij het vaststellen van het Natura-2000 gebied was sprake van een algemene (tekstuele)xclaveringsformule. Dit houdt in dat bestaande bebouwing, erven, tuinen en verhardingen geen deel uitmaken van het aangewezen gebied, tenzij daarvan in het betreffende aanwijzingsbesluit wordt afgeweken. Dit was bijvoorbeeld het geval als er Natura 2000-waarden voorkwamen. Waar mogelijk is dan ook op basis hiervan de bebouwing inclusief erven en tuinen begrensd op de kaart. Deze bebouwing (inclusief tuin en erf) was immers als tekstueel geëxclaveerd. Dit is bij de percelen van cliënt misgegaan.
Ten overvloede geeft cliënt ook aan dat er zich op het erf van cliënt geen waarden van de Habitatenrichtlijn die beschermd (hadden) moeten worden bevinden. En het erf is tevens niet geschikt voor de broedvogels en trekkende vogelsoorten waarvoor Oostelijke Vechtplassen in 2000 is aangewezen als Vogelrichtlijngebied. Hierdoor valt het erf naar mening van cliënt evident onder de exclaveringsformule, het erf gelegen op [redacted] had geheel buiten de begrenzing van de Habitatrichtlijngebied en het Vogelrichtlijngebied moeten worden gebracht. Dit is bij (vermoedelijke) omissie slechts ten dele (op de kaart)buiten de begrenzing gebracht, hoewel dus wel tekstueel geëxclaveerd. Gezien vorenstaande zou dan ook de
begrenzing van NNN ongedaan moeten worden gemaakt over de gehele oppervlakte van [redacted] Dat is nu slechts ten dele het geval. Cliënt verzoekt u ook om deze (nieuwe) feiten en omstandigheden te betrekken bij uw besluitvorming en over te gaan tot de (gehele) ontgrenzing van [redacted] De percelen betreffen alsdus een woning met bijbehorend erf (woonbestemming) en dragen niet bij aan het Natuurnetwerk. Er is geen sprake van ecologische waarde. Daarnaast kan ook geen sprake zijn van een bijdrage in robuustheid. Er is geen sprake een ruimtelijke en ecologische samenhang van het NNN binnen het gebied noch van samenhang met natuurgebieden buiten het gebied en de mate van aanwezige infrastructuur en bebouwing. De percelen dan wel de begrenzing daarvan zullen dan ook geen bijdrage leveren aan de robuustheid van het NNN. Er is ook geen enkele reden om aan te nemen dat sprake zal zijn habitattypen of voor een leefgebied. Er zijn daartoe geen omstandigheden terplekke. [redacted]
Bij het bekijken van de viewer is cliënt opgevallen dat het erop lijkt dat op een deel van een van zijn percelen

ook een hele smalle strook binnen de begrenzing zou zijn opgenomen. Het lijkt erop dat een smalle streep van [redacted] aan de zijde grenzend aan perceel [redacted] over de perceelsgrens valt en daarmee over een smal gedeelte van het [redacted] valt. Vermoedelijk betreft het een vertekend beeld op de digitale kaart, en zal het smalle strookje van het perceel in werkelijkheid niet zijn opgenomen in de begrenzing. Zo heeft – bij navraag door cliënt bij uw provincie – uw medewerker eveneens deze opname binnen de begrenzing niet kunnen waarnemen in het systeem van de provincie en in de viewer. Toch verneemt cliënt graag schriftelijk of dit inderdaad een vertekend beeld is, dat bijvoorbeeld ontstaan is door verschuiving van de verschillende digitale kaarten, zoals de luchtfoto. In geval wel sprake zou zijn van een smalle strook binnen Natura 2000 c.q. NNN, en daarmee van aangewezen gebied, alsdan wenst cliënt ook hier zijn zienswijze tegen in te brengen en te verzoeken tot een ontgrenzing van (dit gedeelte van) het perceel nu sprake is van een bedrijventerrein. Het bedrijf van cliënt is al vele decennia op deze locatie gevestigd. Van enige (natuur)waarde die zou moeten worden beschermd – zowel onder Habitatenrichtlijn alswel de Vogelrichtlijnengebied – kan geen sprake zijn, noch is daar ooit sprake van geweest. Zoals vorenstaand al aangegeven is het bedrijf van cliënt hier al geruime tijd gevestigd, ook ver voor de vaststelling van Natura 2000-gebieden. Ook hier zal de algemene (tekstuele) exclaveringsformule niet juist zijn toegepast op de kaart. Het gedeelte dat mogelijk begrensd is, valt evident onder de exclaveringsformule en had moeten worden uitgesloten. Deze was immers eveneens als tekstueel geëxclaveerd. Voorts is ook evident geen sprake van waarden van de Habitatenrichtlijn op het bedrijventerrein die beschermd (hadden) moeten worden. Noch is het bedrijventerrein geschikt voor de broedvogels en trekkende vogelsoorten waarvoor Oostelijke Vechtplassen in 2000 is aangewezen als Vogelrichtlijngebied. Het perceel betreft aldus een bedrijventerrein en draagt ook niet bij aan het Natuurnetwerk (NNN). Er is geen sprake van ecologische waarde. Daarnaast kan ook geen sprake zijn van een bijdrage in robuustheid. Er is

geen sprake een ruimtelijke en ecologische samenhang van het NNN binnen het gebied noch van samenhang met natuurgebieden buiten het gebied, te meer vanwege de mate van aanwezige infrastructuur en bebouwing. Het perceel dan wel de begrenzing daarvan zal dan ook geen bijdrage leveren aan de robuustheid van het NNN. Er is ook geen enkele reden om aan te nemen dat sprake zal zijn habitattypen of van een leefgebied. Er zijn daartoe geen omstandigheden terplekke.

Cliënt verzoekt u ook om deze (nieuwe) feiten en omstandigheden te betrekken bij uw besluitvorming en over te gaan tot de ontgrenzing van het (kleine gedeelte van) [redacted].

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Advocaat

Reactie op zienswijze

Dank voor uw zienswijze. Het perceel is onderdeel van Natura 2000 gebied en ligt aan de rand van een aaneengesloten stuk NNN, waardoor het bijdraagt aan de robuustheid van het NNN. Het perceel heeft directe invloed op realisatie en borging van natuur van het westelijke gelegen achterland. Wij vinden het dan ook belangrijk dat het perceel begrensd blijft als NNN en zullen de begrenzing op dit punt niet wijzigen.

ZW-0012

Zienswijze

Geachte heer, mevrouw,

<u>Inleiding</u>

Bij e-mail van 4 april 2024 is aan mij, ondergetekende, de ontvangst van de pro forma zienswijze in de procedure met bovengenoemd kenmerk bevestigd.

In deze e-mail wordt een termijn van twee weken gegund, geteld vanaf 2 april 2024, om de pro forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen.

Bij e-mail van 16 april 2024 is tot en met 19 april 2024 uitstel verleend van de aanvullende termijn.

Namens [redacted] (hierna: cliënt) wordt hierbij de pro forma zienswijze aangevuld met gronden, binnen uw aanvullende termijn.

Deze gronden richten zich tegen uw ontwerpbesluit ‘Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I’, ter inzage gelegd op 21 februari 2024 (hierna: het ontwerpbesluit).

PROCESVERLOOP

- Op 21 februari 2024 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het ontwerpbesluit ter inzage gelegd (hierna: het ontwerpbesluit).
- Op 2 april 2024 is er namens cliënt een pro forma zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit

ZIENSWIJZE

Namens cliënt wordt de pro forma zienswijze aangevuld met de hierna te vermelden gronden van

Inleiding

Doel bouwplan cliënt | Reden indiening zienswijze

Doel bouwplan

In Vijfhuizen, ter hoogte van [redacted], [redacted], [redacted] [redacted] wenst cliënt de kavel op te splitsen. Het doel hiervan is om de bouw van een toekomstbestendige woning te realiseren en de huidige woning van cliënt aan de [redacted] te verkopen. Het doel van het bouwplan is duurzaam bouwen (houtbouw) en passend binnen het geheel/ensemble van de omliggende/bestaande woningen. Cliënt en echtgenoot zijn 65+ en willen graag in 'hun' dorp Vijfhuizen blijven wonen. Hun kinderen en kleinkinderen wonen daar en echtgenoot heeft zijn klantenkring in het dorp. Er zijn ook geen passende (senioren)woningen beschikbaar in de verdere omgeving, noch is er binnenstedelijk passende ruimte te vinden. Bouwkavels in het dorp zelf zijn evenmin beschikbaar. De huidige woning van cliënt heeft zes slaapkamers en drie verdiepingen en is veel te ruim voor cliënt en echtgenoot. Ook is deze woning moeilijk aan te passen naar een seniorenwoning voor cliënt en echtgenoot. Het huis is bij uitstek geschikt voor een groot gezin.

Zie productie 2 voor het concept bouwplan van cliënt, waarbij wordt benadrukt dat het bouwplan aanzienlijk kleiner is dan de huidige woning van cliënt. Aldus is er minder ruimte nodig, ook omdat er dan geen werkplekken in huis nodig zijn in verband met het beroep van de echtgenoot van cliënt. Ten tijde van de aanvraag (thans vijf jaar geleden) warend die werkplekken nog wel nodig.

Reden indiening zienswijze

De reden dat cliënt een zienswijze indient tegen onderhavig ontwerpbesluit is omdat cliënt constateert dat met de nieuwe Omgevingsverordening het bouwen nabij het huidige perceel van cliënt wordt bemoeilijkt ten opzichte van het voorheen vigerende bestemmingsplan Vijfhuizen 2010 (hierna: het bestemmingsplan).

Zo constateert cliënt dat de grenzen van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) in de omgeving van het Cultureel Erfgoed Waterlinie Geniedijk/het Monument Fort Vijfhuizen te ruim zijn ingetekend ten opzichte van de situatie van vóór de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020.

De onderhavige locatie bevindt zich dan ook thans in de werkingsgebieden MRA Landelijk Gebied en in het BPL, waar kleinschalige woningbouwontwikkeling niet gewenst is. Reden genoeg voor cliënt om daarover haar zienswijze kenbaar te maken in relatie tot het gewenste bouwplan.

1. Algemeen verzoek om wijziging van de begrenzing van de werkingsgebieden

1.1. Verzoek richting de provincie

Cliënt heeft op 23 november 2023 de provincie Noord-Holland (hierna: de provincie) reeds verzocht om wijziging van het werkingsgebied, inclusief voorstel tot grensverlegging in verband met de te ruime intekening van de grens (zie productie 3). In haar verzoek heeft cliënt ook verwezen naar het coalitieakkoord van de provincie waar ruimere mogelijkheden voor woningbouwontwikkeling worden voorgesteld. Deze ruimere mogelijkheden werden ten tijde van het verzoek van cliënt vertaald naar onderhavig ontwerpbesluit. Inmiddels ligt onderhavig ontwerpbesluit ter inzage. Cliënt constateert dat er in de Omgevingsverordening ten aanzien van de positie van cliënt niet zonder meer ruimere mogelijkheden voor kleinschalige woningbouwontwikkeling worden geboden. Ook is de grens, zoals verwoord in de inleiding, ten onrechte verlegd. Over deze onderdelen wordt het volgende vermeld.

2. Kleinschalige woningbouwontwikkeling ten onrechte niet mogelijk

2.1 Verleggen grens

De betreffende strook die volgens client te ruim is ingetekend betreft de laag gelegen, kleine strook aan de [redacted] Deze strook loopt langs het fietspad en betreft tuin, behorend bij [redacted]

[redacted] Vervolgens loopt de laaggelegen strook door tot en met de [redacted]

[redacted] Achter [redacted] ligt het hoge gedeelte [redacted]

Alleen op het [redacted] bestaat dus de mogelijkheid tot het bouwen van nog één huis. Als de grens dus langs het lage gedeelte van de spoordijk wordt verlegd/gewijzigd (natuurlijkere grens, laag is stedelijk gebied (idem aan dorp/Vinexwijk) en hoog gelegen is beschermd gebied), dan wijzigt het werkingsgebied en zou de woning zijn toegestaan. Het te realiseren bouwplan ligt [redacted] binnen de bebouwde kom van Vijfhuizen. Zie in dit kader eveneens **productie 2**, waarin wordt ingegaan op het verleggen van de grens. Zie ook **productie 4** voor enkele kaarten waarop de verlegging van de grens is aangeduid. Op de hoogtekaarten die eerder zijn meegestuurd met het verzoek aan uw provincie destijds wordt ook het nodige verduidelijkt.

2.2. Toepassing artikelen rondom kleinschalige woningbouwontwikkeling

Inleiding

In de Omgevingsverordening wordt in een aantal artikelen een aantal eisen opgesomd aangaande kleinschalige woningbouwontwikkeling. Hoewel onderhavige zienswijze geen aanvraag is, lijkt het cliënt goed om de eisen uit dit artikel langs te gaan. Daarmee wordt namelijk inzichtelijk gemaakt dat er weinig tot geen bezwaren kunnen zijn tegen dergelijke bebouwing.

Artikel 6.14 uit de Omgevingsverordening

Uit artikel 6.14, eerste lid van de Omgevingsverordening volgt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied, dit omgevingsplan dan uitsluitend kan voorzien in een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een kleinschalige woningbouwontwikkeling als er is voldaan aan de vereisten onder a t/m c van voornoemd artikel.

Onder kleinschalige woningbouwontwikkeling wordt verstaan:

“nieuwe bebouwing voor de functie wonen die gelet op de kleinschaligheid en beperkte fysieke uitstraling op de omgeving niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving.”

Cliënt kan niet plaatsen dat kleinschalige woningbouwontwikkeling wordt uitgezonderd in de artikelen 6.14 en 6.18 van de Omgevingsverordening. Als bijvoorbeeld het bouwplan wordt getoetst aan sub a en b van het eerste lid van artikel 6.14, dan komt cliënt tot het volgende:

a. de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar stedelijke activiteiten zijn toegestaan;

Niet gebleken is dat er op onderhavige locatie een verbod geldt op stedelijke activiteiten.

b. het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot;

Er is als zodanig geen sprake van een vergroting van het toegestane bebouwde oppervlak, omdat cliënt diens woning op een ander perceel en een ander onbebouwd oppervlak wenst te realiseren.

En zelf als er sprake zou zijn van enige toename van het bebouwde oppervlak, dan biedt artikel 6.14, derde lid de mogelijkheid om in het omgevingsplan eenmalig te voorzien in een toename van het bebouwde oppervlak met 15 %, tot een maximum van 500m², indien dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit.

Uit sub c van artikel 6.14 volgt dat het aantal burgerwoningen niet mag toenemen. Strikt genomen zou je kunnen stellen dat het aantal burgerwoningen toeneemt, omdat er een woning bijkomt.

Echter, de woning die erbij komt zal niet meer de grootte van de reeds aanwezig woning op [redacted] hebben. Voorts is de impact van de realisering van het bouwplan, gelet op de grootte daarvan nagenoeg niet van invloed op de omgeving.

Artikel 6.18 uit de Omgevingsverordening

Daarentegen biedt artikel 6.18, tweede lid van de Omgevingsverordening een opening, nu daarin is bepaald dat in afwijking van het eerste lid (niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling in MRA – Landelijk Gebied) een omgevingsplan kan voorzien in maximaal twee burgerwoningen op een locatie waar sprake is van rechtmatige aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening. Dan moet wel zijn voldaan aan de voorwaarden genoemd onder a t/m e van voornoemd artikel. Hierna worden deze voorwaarden langsgegaan:

a. op de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;

Thans is op het perceel een opslag-/hobbyruimte aanwezig circa 30m². Deze ruimte wordt thans gebruikt als werkplek/kantoor.

Echtgenoot werkt [redacted] en heeft klanten (veelal uit het dorp) die daar langskomen voor

[redacted] In die zin is het een bedrijfsruimte, met keuken/toilet. Deze ruimte zou kunnen worden afgebroken, met daarvoor in de plaats het bouwplan van cliënt.
b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt;
Met de realisering van onderhavig bouwplan worden de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt. Zo is er geen sprake van omringende agrarische bedrijven in de directe omgeving. Verder op de [redacted], buiten de bebouwde kom, is slechts een [redacted] gelegen.
c. sprake is van volledige beëindiging van de bestaande stedelijke voorziening;
de stedelijke voorziening zoals toegelicht onder a. wordt beëindigd. Immers, de dienstverlening uitgevoerd door de echtgenoot van cliënt stopt dan.
d. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt;
Er is überhaupt geen bedrijfsbebouwing als zodanig aanwezig.
e. voor een tweede burgerwoning meer dan 1.000m2 grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt.
Dergelijke bedrijfsbebouwing met de genoemde grootte is niet aanwezig en überhaupt geen noodzakelijke voorwaarde, blijkens de toelichting op artikel 6.18.

2.3 Toelichting op kleinschalige woningbouwontwikkelingen
De beperkingen die cliënt constateert met betrekking tot de (on)mogelijkheden rondom kleinschalige woningbouw zijn slechts zeer beperkt toegelicht in de toelichting op de Omgevingsverordening.
Zo volgt uit de algemene toelichting, ambities, ontwikkelprincipes en de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050, alinea 'ruimte voor regionaal maatwerk' onder meer het volgende:
"In de MRA is er voor kleinschalige woningbouwontwikkelingen geen ruimte in landelijk gebied. Voor dergelijke kleine ontwikkelingen is binnenstedelijk voldoende ruimte te vinden."
Bovengenoemd citaat wordt in de context genoemd van de ladder voor duurzame verstedelijking en de regionale afspraken tussen gemeenten over kleinschalige woningbouw (11 woningen of minder). Naar het idee van cliënt ziet deze context op projectmatige bouw waarin er 11 of minder woningen worden gerealiseerd om te voldoen aan de woningbouw. Voor zover cliënt daarmee dit deel van toelichting juist interpreteert, merkt cliënt op dat haar bouwplan van een totaal andere orde is. Het doel van het bouwplan is reeds toegelicht in de inleiding.
In zoverre kan het bouwplan van cliënt dan niet lijden onder de noemer 'In MRA is er voor kleinschalige
woningbouwontwikkelingen geen ruimte in landelijk gebied.'
Hiermee wordt ook voorbij gegaan aan het mogelijk maken van dergelijke initiatieven en wordt onvoldoende gedifferentieerd tussen projectmatig kleinschalige woningbouw realiseren en het bouwplan van particulieren, in dit geval cliënt. Daarnaast is er binnenstedelijke geen ruimte om een dergelijk bouwplan te realiseren, zoals reeds aangegeven in deze zienswijze.
Daarnaast acht cliënt de motivering van bovengenoemd citaat ook onvoldoende. Immers, het enkele feit dat er voor dergelijke kleine ontwikkelingen binnenstedelijk voldoende ruimte te vinden is, zegt meer iets over de voorkeur van de provincie, dan de daadwerkelijke noodzaak om slechts binnenstedelijk te bouwen, voor zover het gaat om MRA Landelijk Gebied.

3. Afspraak bij uw provincie t.b.v. toelichting bouwplan
Daarnaast informeert cliënt u dat zij op [redacted] een afspraak heeft staan bij uw provincie. Zij zal tijdens deze afspraak haar bouwplan nader toelichten.

CONCLUSIE EN VERZOEK
Op basis van al het bovenstaande concludeert cliënt dat kleinschalige woningbouw in het geval van cliënt mogelijk zou kunnen en moeten zijn.
In dit kader dient ook de grens te worden verlegd. Elke andere uitkomst zou onevenredig nadelige gevolgen hebben voor cliënt, zeker ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan Vijfhuizen, zodat het ontwerpbesluit op gespannen voet staat met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Van enig onderzoek naar het kunnen bieden van openingen voor de situaties als de onderhavige (bouwplan cliënt) is evenmin gebleken, zodat het ontwerpbesluit strijdig is met artikel 3:2 van de Awb.

Bovendien geldt er een landelijke, urgente woningbouwopgave. Met de verkoop van de huidige woning van cliënt kan zij een (kleine) bijdrage leveren aan het beschikbaar stellen van woningen en wordt u bovendien in de gelegenheid gesteld om uitvoering te geven aan de voornemens in het provinciale coalitieakkoord.
Het is dan ook om al het voorgaande dat cliënt u verzoekt het besluit niet, althans niet ongewijzigd vast te stellen, doch met inachtneming van al het bovenstaande.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. De contouren van het werkingsgebied zijn door Provinciale Staten aan de hand van een aantal uitgangspunten vastgesteld. Omdat het werkingsgebied landelijk gebied als een samenhangend landschap wordt beschouwd waarbij de landschappelijke kwaliteit voorop staat, doen wij geen aanpassingen aan het werkingsgebied voor individuele percelen om zo versnippering tegen te gaan. Gelet op het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit 2023-2027 werken wij momenteel aan regels die tot verruiming van (kleinschalige woningbouw) moeten leiden aan de randen van dorpen en kernen en de stedelijke linten. Afhankelijk van de exacte formulering van de nieuwe regeling, zou uw initiatief mogelijk beoordeeld kunnen worden aan de hand van de vastgestelde regels door Provinciale Staten per 1 januari 2025.

ZW-0013

Zienswijze
Geachte leden van het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
Uw College heeft met ingang van maandag 21 februari tot en met 2 april 2024 het ontwerpbesluit 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 Ronde 2024-I' ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze naar voren brengen op dit ontwerpbesluit. In reactie op uw brief van 21 februari 2024, sturen wij u hierbij onze zienswijze toe op uw ontwerpbesluit van 13 februari 2024 over de voorgenomen aanpassing van het NNN-gebied.

<u>Geen wensen en bedenkingen wijzigingsvoorstel Elswout (Bloemendaal)</u>
In de tabel wijziging werkingsgebieden staat een wijzigingsvoorstel opgenomen dat ziet op grondgebied van gemeente Bloemendaal. Die wijziging van de Provincie ziet op een ontgrenzingsvoorstel van Staatsbosbeheer ten aanzien van het gebied Elswout, dat zij beheert. Ten aanzien van die wijziging heeft gemeente Bloemendaal geen wensen of opvattingen.

<u>Zienswijze over het ontbreken van een (positief) ontwerp wijzigingsvoorstel agrarisch grondgebied binnenduinrand Vogelenzang (Bloemendaal)</u>
Het college maakt graag van deze mogelijkheid om een zienswijze in te dienen doorte wijzen op het ontbreken van een (positief) wijzigingsvoorstel dat ziet op ander Bloemendaals grondgebied, namelijk de ontgrenzingsverzoeken van diverse grondeigenaren en het in samenwerking tussen grondeigenaren en gemeente opgestelde herbegrenzingsvoorstel 'Ons perspectief'.

<u>Ontgrenzingsverzoeken grondeigenaren</u>
Deze zienswijze sluit aan op de zienswijze die wij indienden op 13 april 2022, op het ontwerpbesluit Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 Ronde 2022-I (medegedeeld aan gemeente Bloemendaal bij brief van 21 januari 2022), waarop uw College heeft gereageerd in een brief van 27 mei 2022, en bij besluit van 24 juni 2022 (later ingetrokken). Wij herhalen in deze zienswijze de kern van de eerdere zienswijze, namelijk een oproep aan uw College om in het kader van inrichting van het Natuurnetwerk Nederland niet over te gaan tot onteigening van (agrarische) percelen in de gemeente Bloemendaal.

<u>Herbegrenzingsvoorstel "Ons perspectief</u>**"**
Het herbegrenzingsvoorstel, werd aan u gedaan door de grondeigenaren binnenduinrand Vogelenzang middels het rapport "Ons perspectief', door de Provincie ontvangen op 23 februari 2023. Uw College heeft bij brief van 8 mei 2023 op het herbegrenzingsvoorstel gereageerd.

<u>Reactie van uw College op herbegrenzingsvoorstel 'Ons perspectief'</u>
Uit de reactie van uw College op het herbegrenzingsvoorstel van 'Ons perspectief' bleek dat er overeenstemming bestaat tussen de Provincie en de grondeigenaren binnenduinrand Vogelenzang voor wat betreft de omvang van de compensatiepercelen, en voor wat betreft de samenhang van die percelen met

overig NNN-gebied. Voor wat betreft het criterium van tenminste gelijke kwaliteit van de compenserende percelen liet uw College echter weten nog een nadere afweging te willen maken, en daarbij de resultaten van een destijds nog aan te vangen (grond)water(systeem)onderzoek te willen afwachten. Inmiddels loopt het bedoelde wateronderzoek (hydrologische studie onder het gebiedsproces Zuid-Kennemerland). Naar verwachting wordt het onderzoek deze zomer afgerond.

Verzoek om bij volgende wijzigingsronde te besluiten op het ontgrenzingsverzoeken van de eigenaren binnenduinrand Vogelenzang
Wij verzoeken u bij de volgende wijzigingsronde grensaanpassingen NNN-gebied een (positief) wijzigingsvoorstel op te nemen ten aanzien van de eerder ingediende ontgrenzingsverzoeken van de grondeigenaren binnenduinrand Vogelenzang.

Belang van gemeente Bloemendaal bij ontgrenzingsverzoeken van de eigenaren binnenduinrand Vogelenzang
Het belang van gemeente Bloemendaal bij een positief wijzigingsvoorstel op het ontgrenzingsverzoek van de grondeigenaren van de binnenduinrand Vogelenzang bestaat uit het behoud van het voor Bloemendaal cultuurhistorisch gezien waardevolle agrarische landschap. Ook houdt Bloemendaal graag de verbinding in stand tussen haar ondernemers en inwoners, en grondeigenaren in Vogelenzang. Dit belang is ook door de gemeenteraad van Bloemendaal onderstreept in haar moties van 4 november 2021 en 10 maart 2022. De huidige bedrijfsactiviteiten in de binnenduinrand van Vogelenzang kunnen dan worden voortgezet zonder wijziging naar de bestemming ‘natuur’ op dit gebied. Wij hebben het vertrouwen dat vanuit dat vertrekpunt constructief kan worden samengewerkt met eigenaren/ondernemers aan de thema's uit het provinciaal programma landelijk gebied onder het gebiedsproces Zuid-Kennemerland. Oftewel een duurzaam toekomstperspectief voor de eigenaren/ondernemers. Zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de NNN-doelstellingen van de provincie, zoals uit ‘Ons perspectief’ is gebleken.
Vanzelfsprekend is gemeente Bloemendaal steeds bereikbaar voor nader overleg.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Wij zijn bekend met de verzoeken van verschillende ondernemers in de binnenduinrand van Zuid-Kennemerland om hun percelen geen onderdeel te laten zijn van het NNN en af te zien van een bestemmingswijziging naar 'natuur'. Uw gemeente onderschrijft dit. Wij zien ook de maatschappelijke en persoonlijke waarde van het huidige gebruik. Deze percelen zijn in het verleden echter door het rijk opgenomen in het NNN vanwege de grote potentiële waarde voor de natuur. Binnen het gebiedsproces Zuid-Kennemerland toetsen wij samen met de gemeente, grondeigenaren en andere belanghebbenden de potentiële waarde. Met elkaar werken wij aan evenwichtige plannen waarin wij een balans zoeken tussen de opgaven uit het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) en belangen van partners die hier strijdig mee zijn. Op basis van deze plannen beslissen wij op een later moment over eventuele aanpassingen van de begrenzing van het NNN.

Van: Y <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: dinsdag 2 juli 2024 17:15
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Omgevingsverordeing NH2022

Aan: Provincie Noord-Holland

Betreft: Zienswijze Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022

Geachte griffier,
Hierbij dien ik een zienswijze in over het Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022, en dan vooral de aanpassing voor de regels over het
Bijzonder Provinciaal Landschap (Subparagraaf 6.2.5.2 Beschermd landschap).
De provincie heeft plannen om de beschermende regels te versoepelen en hier meer
woningbouw mogelijk te maken. Ik maak me hier zorgen over.
Noord-Holland is een prachtige provincie met veel waardevolle landschappen. Door de
bescherming van het Bijzonder Provinciaal Landschap is het gelukt om woningbouw te
combineren met behoud van gebieden zoals Waterland, de binnenduinrand of de
Schermer. Hierdoor liggen er nog dorpen vrij in het landschap, ben je vanuit grote steden
zo in het groen en is niet de hele duinrand volgebouwd. Deze afwisseling maakt de
provincie (be)leefbaar voor ons als inwoners.
Op dit moment is het niet zomaar toegestaan om woningen te bouwen in het Bijzonder
Provinciaal Landschap als daardoor de zogenaamde ‘kernkwaliteiten’ worden aangetast.
De provincie wil nu deze regels versoepelen. Hierdoor wordt woningbouw ook in de
meest waardevolle landschappen mogelijk. Bouwproject tot 25 woningen worden
mogelijk gemaakt in beschermd landschap, ook als de kernkwaliteit wordt aangetast.
Denk aan eeuwenoude verkaveling, vrij zicht op een molen of kasteel of aardkundige
monumenten zoals oude wadgeulen.
Uit eigen cijfers van de provincie blijkt dat er al meer dan voldoende bouwlocaties zijn
dus versoepeling van de regels is niet nodig. Bovendien is het nu ook al woningbouw
binnen beschermd landschap mogelijk, als er maar sprake is van groot

openbaar
belang. Het bouwen van wijkjes in de meest waardevolle landschappen van onze
provincie zal het woningtekort niet oplossen, maar wel het karakter van Noord-Holland
verregaand aantasten. De versoepeling is aanpassing met grote gevolgen die niet meer
zijn terug te draaien.
Het behoud van leefbaarheid in dorpen wordt als belangrijkste argument genoemd om
nieuwbouw in beschermd landschap toe te staan. Maar de kans is groot dat er
eengezinswoningen, grote woningen of villa's komen; daar is voor projectontwikkelaars
het meeste aan te verdienen. Dat terwijl er behoefte is aan nieuwe (kleinere) woningen
voor jongeren en ouderen binnen de dorpskern. Dìe vergroten de leefbaarheid en ontzien
tegelijkertijd het omringende landschap.
Ik wil u dan ook vragen om het huidige Artikel 6.59 Bescherming en activiteiten Bijzonder
provinciaal landschap niet aan te passen, en de ontwikkeling van maximaal 25 woningen
waardoor kernkwaliteiten worden aangetast niet op te nemen in de herziening van de
Omgevingsverordening. Concreet wil ik u vragen om lid 3 te verwijderen uit Artikel 6.59a
Activiteiten in Beschermd landschap.
Met vriendelijke groet,

[redacted], Weesp

Stichting Dorpsraad Opperdoes

Aan: Provinciale Staten Noord-Holland
CC: Gedeputeerde Staten Noord-Holland, J. Beemsterboer
CC: Commissie Ruimte Noord-Holland

Per email naar de griffie van Provinciale Staten Noord-Holland
statengriffie@noord-holland.nl
commissieruimte@noord-holland.nl
Secretariaat.beemsterboer@noord-holland.nl

Opperdoes, 11 juni 2024

Betreft: verzoek om grootschalige woningbouw te realiseren binnen BPL gebied in Opperdoes

Geachte leden van de Provinciale Staten Noord-Holland,

De Stichting Dorpsraad Opperdoes (verder dorpsraad) wil u graag wijzen op de zorgen die zij heeft over de leefbaarheid en de toekomstbestendigheid van het dorp Opperdoes. Binnenstedelijke ontwikkelingen zijn in Opperdoes nagenoeg niet meer mogelijk en met de ontwikkelingen die nog wel mogelijk zijn kan de woningbouwopgave voor Opperdoes niet gerealiseerd worden.

De grondeigenaar van een perceel aan de Almereweg in Opperdoes heeft bij de gemeente Medemblik en bij ons aangegeven graag een gebiedsontwikkeling van circa 200 woningen te willen realiseren. Door de gemeente is dit initiatief positief beoordeeld en inmiddels is door de gemeente Medemblik en initiatiefnemer VBM- Ontwikkeling, het project 'Soppediep' opgestart (zie bijlage stedenbouwkundige onderbouwing). De locatie van het project 'Soppediep' is gelegen in het BPL gebied Abbekerk en omgeving (zie bijlage kernkwaliteiten BPL Abbekerk en omgeving).

Als dorpsraad Opperdoes motiveren wij graag welke belangen er spelen voor de kern Opperdoes en waarom dit project, gelegen in BPL gebied, gerealiseerd moet worden. Onderstaand motiveren wij waarom de kernkwaliteiten van het BPL niet worden aangetast en zelfs worden verbeterd door dit project. Daarbij refereren wij aan de omgevingsvisie NH2050 (2018) , waaruit blijkt dat er onder bepaalde voorwaarden en mits voldoende gemotiveerd ruimte kan worden gegeven voor woningbouw in beschermd BPL gebied.

De dorpsraad verwacht dat de Provinciale Staten mee wil werken met het wijzigen van de BPL status voor het projectgebied, danwel het geven van een ontheffing voor het realiseren van circa 200 woningen in het BPL gebied voor het plan 'Soppediep'. Dit op voorhand, voordat er door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente Medemblik een officieel verzoek wordt ingediend.

Hieronder treft u onze basismotivatie samengevat.

1. Woningbouw binnen de kern Opperdoes is zeer beperkt mogelijk. Teneinde de eigen inwoners en hun kinderen de mogelijkheid te bieden om in hun eigen dorp te kunnen blijven wonen is woningbouw nu en in de toekomst noodzakelijk. Voor details verwijzen wij u naar het hoofdstuk 'wonen en kwaliteit leefomgeving ' in bijgevoegde kernvisie en leefbaarheidsplan Opperdoes. Dit document kunt u ook vinden op de website https://www.dorpsraadopperdoes.nl/

2. Bouw in onder meer het segment sociale huur en betaalbare koop zal deel uitmaken van het project en daar is grote behoefte aan. Verder speelt het relatief lage gemiddelde inkomen per hoofd voor de kern Opperdoes ten opzichte van de andere kernen in Medemblik. Van de 17 kernen bezet Opperdoes hier samen met de kern Medemblik al jaren de onderste plaats.

3. De realisatie van betaalbare en duurdere woningen zal bijdragen aan de vitaliteit van het dorp en de instandhouding en de komst van (nieuwe) voorzieningen, zoals supermarkt; school, busverbinding, verenigingen etc.
4. Het beoogde ontwikkelingsgebied 'Soppediep' grenst direct aan de bebouwde kern van Opperdoes en herstelt de originele "komstructuur" van het dorp. Opperdoes is hierin uniek voor de regio want de omliggende dorpen hebben allen een lintbebouwing.
5. Aantasting van de BPL kernkwaliteiten door 'Soppediep' als oude verkaveling lijkt niet bijzonder relevant in dit deel van het BPL De bijlage 'kernkwaliteiten BPL Abbekerk en omgeving' met daarin kaartjes gekopieerd uit de omgevingsvisie Abbekerk en omgeving illustreren dat. Het Soppediep is bijvoorbeeld geen habitat voor weidevogels.
6. De ontwikkelaar wil met zijn plan de oude waterstructuren in het plangebied herstellen, hetgeen tot een versterking van de kernkwaliteit van het gebied leidt.
7. Het plan 'Soppediep' zal ten opzichte van het huidige gebruik als landbouwakker de biodiversiteit versterken en natuur inclusief wonen mogelijk maken. Gezien de parkachtige opzet zal het plan uitnodigen tot het maken van wandelingen en overige recreatieve activiteiten, zoals buiten spelen.
8. Het plangebied biedt ook ruimte voor de toekomstige woningbehoefte van de gemeente Medemblik.

Wij hopen dat u door middel van de bijlagen een beeld krijgt van de ligging van het plan 'Soppediep' in het BPL gebied 'Abbekerk en omgeving', de denkrichting voor de ontwikkeling van het terrein en de wijze waarop het plan aansluit op de kernvisie en leefbaarheidsplan van Opperdoes.

Wij verwachten dat de Provinciale Staten Noord-Holland medewerking zullen verlenen aan het realiseren van het woningbouwproject 'Soppediep' in Opperdoes. Met het realiseren van de circa 200 woningen in het plangebied blijft de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van het dorp Opperdoes geborgd. Wij als dorpsraad krijgen graag inzicht in de volgende kwesties:

1. Gaat u de bestemming van het BPL Abbekerk en omgeving wijzigen ten behoeve van natuur inclusieve woningbouw in het project 'Soppediep' te Opperdoes?
2. Hoe ziet u het vervolg? Zoals het verstrekken van verdere plannen en welke nadere motivatie wilt u ontvangen?
3. Wilt u met ons verder in gesprek over de mogelijkheden tot uitwerking en realisatie van het project 'Soppediep'.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet,

Met vriendelijke groet,

Stichting Dorpsraad Opperdoes,
[redacted] (voorzitter), [redacted] (secretaris), [redacted] (penningmeester)

Afschriften naar:
-Gedeputeerde Staten Noord-Holland (de heer J. Beemsterboer)
-Commissie ruimte van de provincie Noord-Holland
-Gemeente Medemblik (projectmanagement gebiedsontwikkeling)
-VBM – Ontwikkeling, Alkmaar

Bijlagen:
- Stedenbouwkundige studie van VBM- Ontwikkeling
- Kernkwaliteiten van het BPL Abbekerk en omgeving i.r.t. Plangebied Soppediep van VBM.
- Kernvisie en leefbaarheidsplan Opperdoes

Vollmer+ partners
STEDENBOUW _ LANDSCHAP



Locatie Almereweg te Opperdoes

Stedenbouwkundige studie

in opdracht van VBM Ontwikkeling

10.06.2024

inhoudsopgave

1 inleiding 3

2 analyse 5

3 Stedenbouwkundige visie 17

Stedenbouwkundige studie
Locatie Locatie Almereweg, Opperdoes

in opdracht van: VBM Ontwikkeling
10.06.2024

2800-200

1 Inleiding

Omarmd door het oude dorp Opperdoes in de gemeente Medemblik ligt een gebied van ca. 10 hectare. Het is een locatie die zich haast vanzelfsprekend leent voor de ontwikkeling en realisatie van woningbouw. VBM Ontwikkeling wil dit perceel tot ontwikkeling brengen en er een bijzonder woongebied realiseren dat aansluit bij het karakter van het dorp en de lokale behoeftes.

Plangebied
Aan de westzijde grenst het gebied aan de straat de Balk. Hier is tussen 2009 en 2019 een kleine woningontwikkeling gerealiseerd. Het historische centrumlint van Opperdoes bevindt zich aan de noordzijde van de locatie. De watergang het Soppediep vormt de noordelijke begrenzing van de locatie.

Aan de oostzijde is zowel een woonwijk gelegen als een landbouwperceel. Langs de zuidzijde loopt de Almereweg met ongeveer in het midden de woning Almereweg 19 uit het bouwjaar 1986.



luchtfoto en locatie rood omkaderd, bron: Google earth





locatiefoto's Opperdoes, gezien vanaf de Almereweg



Analyse

2 Analyse

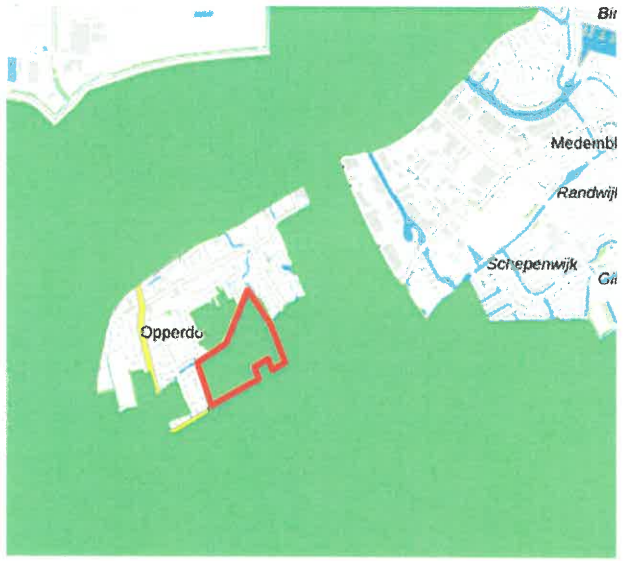
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het vigerend ruimtelijk beleid, de historie en het kenmerkende DNA van Opperdoes en omgeving.

2.1 Beleid

Omgevingsvisie NH2050
In de Omgevingsvisie NH2050, vastgesteld op 19 november 2018, zijn de ambities en doelstellingen voor 2050 omschreven als het gaat om natuur en milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Zo is voor Wonen en Werken de ambitie dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt. De ambities van de Omgevingsvisie NH2050 zijn vertaald naar regels in de Omgevingsverordening NH2022.

Omgevingsverordening NH2022
De omgevingsverordening NH2022 is gebaseerd op de Omgevingswet en geldt vanaf 01-01-2024. Nieuwe plannen dienen de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes en bebouwingskarakteristiek van het landschap als uitgangspunt te hanteren. Functiewijziging naar wonen in landelijk gebied kan uitsluitend voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling, als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het verdichten van de bestaande kernen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn niet toegestaan, tenzij er sprake is van groot openbaar belang. Het projectgebied bevindt zich binnen BPL gebied. Er staat een verbod op nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het bijzonder provinciaal landschap. Ontwikkelingen zijn toegestaan als zij de kernkwaliteiten van BPL niet aantasten. In het plan dient rekening gehouden te worden met klimaatadaptie en broedplaatsen voor vogels.

Relatie tot de planvorming
Het plan is zodanig van opzet dat de landschappelijke kwaliteiten worden vergroot en de natuurwaarden worden versterkt. Dit wordt met name gedaan door het herstel van de vaarpolder van vóór de ruilverkaveling en de aanleg van een rijk stelsel aan watergangen en realisatie van ruime natuurlijke oevers. Het kleinschalige dorpse karakter sluit aan op het dorps-DNA van Opperdoes. Het plan voorziet in een gevarieerd palet aan woningtypes, waarbij wordt aangesloten bij de Woondeal en de daarin opgenomen categoriën.



omgevingsverordening - Landelijk gebied



omgevingsverordening - Bijzonder provinciaal landschap

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie van de provincie Noord Holland is vastgesteld in 10-04-2018. West-Friesland Oost is daarin omschreven als een oud zeekleilandschap met de karakteristiek van een veenontginningsgebied. Kenmerkend zijn de lange veenlinten en de opstrekkende kavels haaks op de linten. Het oostelijk deel van West-Friesland heeft landschappelijk gezien veel verwantschap met West-Friesland Midden en West, maar heeft wel deels een eigen ontstaansgeschiedenis en karakteristieken. Dit oostelijk deel vormt tevens de kust van het IJsselmeer en het Markermeer.

In het Westfriese landschap zijn de ontginningsstructuren, vaarten en dijkwegen de belangrijkste lokale structuur-lijnen. De lintdorpen zijn beeldbepalend en vormen van oudsher de ruimtelijke dragers van verstedelijking en van stolpenreeksen. De historische spoorlijn tussen Hoorn en Medemblik en de stations van onder andere Opperdoes vormen samen een andere ruimtelijke drager.

In Opperdoes zijn geen gebieden aangewezen als speciale beschermingszone. Dat wil echter nog niet zeggen dat er in de gemeente geen soorten voorkomen die zijn opgenomen op de Rode Lijst.

Gemeenten dienen historische structuurlijnen bij planontwikkeling op lokale schaal in beeld te brengen en als vertrekpunt te nemen voor de inpassing van nieuwe ontwikkelingen. Kavelscheidingen en historische structuurlijnen worden waar mogelijk in het plangebied opgenomen en groenblauwe raamwerken van nieuwe ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk rekening te houden met de verkavelingsstructuren van het oorspronkelijke landschap.

Relatie tot de planopzet
In het voorliggende plan wordt de structuur niet alleen opgenomen, maar worden ook de diverse structuren hersteld die met de ruilverkaveling verloren zijn gegaan. Daarmee wordt aangesloten op de specifieke kenmerken van het landschap en van de dorpskern Opperdoes.



landschappelijke karakteristiek, bron: Leidraad Landschap & Cultuurhistorie


structuurlijnen, bron: Leidraad Landschap & Cultuurhistorie

Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)
In Noord-Holland zijn 32 gebieden aangewezen als 'Bijzonder Provinciaal Landschap'. Abbekerk en omgeving is er daar één van. Voorheen golden er veel verschillende regels om het landschap te beschermen. Nu is alles samengebracht onder het BPL en geld binnen de 32 gebieden overal dezelfde regels. Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming en waar mogelijk versterking en ontwikkeling van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Het BPL is beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten.

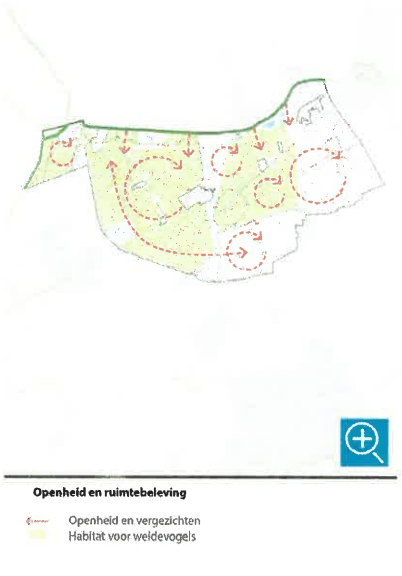
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, gericht op de wezenlijke kenmerken en waarden van natuur en landschap) en Provinciale Monumenten hebben een eigen regime en vallen daarom buiten het BPL-regime. In het BPL zijn ruimtelijke ontwikkelingen, met uitzondering van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, toegestaan wanneer de beschreven kernkwaliteiten niet worden aangetast. In lijn met de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn de kernkwaliteiten beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

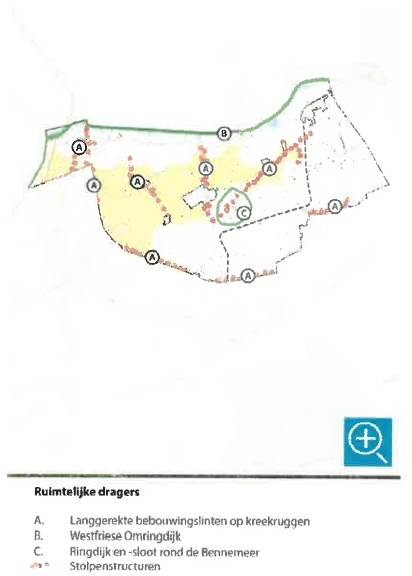
1. Landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
2. Openheid en ruimtebeleving: de beleving van de ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
3. Ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen.



Bijzonder Provinciaal Landschap Abbekerk en omgeving van de Provincie Noord Holland







bron: BPL

VISIEKAART



THEMATISCHE BASISKAART		VISIE	
GEBIEDEN - *strategische keuze: vier karakteristieke gebieden vormen de basis voor toekomstige ontwikkelingen*			
	IJsselmeer en kustdorpen		**Behoud en versterken karakteristiek van de gebieden**
	De Gouw en de Vier Noorder Koggen		
	Het Grootslag		
	Kromme Leek en Grote en Kleine Vliet		
WONEN - *strategische keuze: dynamische aanpak waarbij het woningbouw programma is afgestemd op de actuele vraag per kern*			
	Beschermd stads– of dorpsgezicht		
	Linitebouwing, bestaand		Kwaliteitslocatie woningbouw
	Woongebieden kernen, bestaand		Uitbreiding wonen
	(agrarische) Erven		
LEEFBAARHEID - *strategische keuze: leefbaarheidsplan per kern waarbij over de grenzen van het dorp heengekeken wordt*			
	Hoofdkern		Mogelijke zoekrichting samenwerking dorpen
	Centrumdorp		
	Klein dorp		
BEDRIJVIGHEID - *strategische keuze: focus op kwaliteitsverbetering, het grijpen van kansen en ruimte bieden aan ontwikkelingen*			
	Kust en water		Versterken potentie ligging aan kust
	Agrarisch gebied		Schaalvergroting en verbreding
	Agrarisch gebied met kassen		Aansluiting Seedvalley
	Bestaand bedrijventerrein		Uitbreiding bedrijven
			Revitalisering bedrijventerrein
RECREATIE - *strategische keuze: kustontwikkeling van Medemblik tot Andijk en medegebruik achterland*			
	IJsselmeer		Versterken kustzone
	Haven		
	Recreatiepark		**Kwaliteitsverbetering verblijfsrecreatie**
	Natuur– en recreatiebos		
	Westfriese Omringdijk		**Versterken kustzone**
	Historische stoomtram		
	Boot Medemblik—Enkhuizen		
	Waterroute		Versterken waterroutes
VERBINDINGEN - *strategische keuze: verbinding greenery-Agriport en recreatief verbinden van achterland en kust*			
	Regionale ontsluiting		Doortrekken Markerwaardweg
	Gebiedsontsluiting via lint		Versterken route kust
NATUUR EN WATER - *strategische keuze: bestaande natuurwaarden en recreatieve routes behouden en versterken i.s.m. peilaanpassing IJsselmeer*			
	IJsselmeer		Versterken natuurontwikkeling langs dijk
	Kromme Leek		
	Slotenpatroon polder		Versterken samenhang Kromme Leek en Natte Cel
	Natuurlijke bosschages		
	Boomgaarden		

visiekaart, bron: planviewer.nl

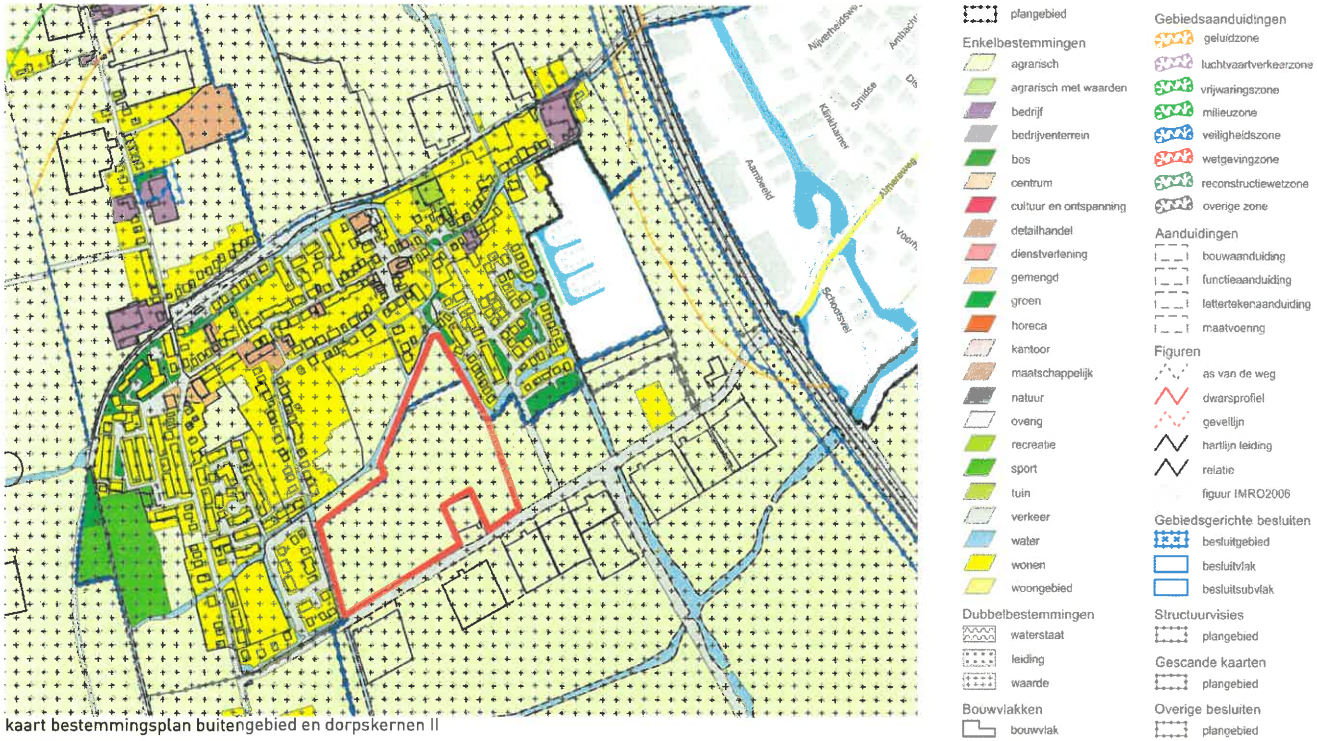
Structuurvisie
De structuurvisie gemeente Medemblik is vastgesteld op 28-02-2013. De gemeente Medemblik heeft de ambitie een gemeente te zijn waar het nu en in de toekomst fijn wonen, werken en verblijven is. Op dit moment is de balans tussen het wonen en de werkgelegenheid niet in evenwicht.

Het in stand houden van de leefbaarheid in de kernen is een belangrijke opgave in de structuurvisie. Goede woningen, een aantrekkelijke woonomgeving en een gunstige bereikbaarheid van de werkplek zijn elementen die de leefbaarheid positief beïnvloeden.

De gemeente wil in regionaal verband optreden tegen het op langere termijn afnemende aantal inwoners. Hierbij horen ruimtelijke en programmatische keuzes als kwaliteit in plaats van kwantiteit, duurzaamheid en landschappelijke en cultuurhistorische identiteit van de locatie.

Door bij ontwikkelingen aan te sluiten op de karakteristieke opbouw van het landschap, karakteristieke landschappelijke patronen en bebouwingspatronen en deze waar mogelijk te versterken, passen nieuwe ontwikkelingen binnen de lokale identiteit.

Het toevoegen van woningen aan de kern Opperdoes heeft eveneens een positief effect op het in stand houden van scholen en winkels.

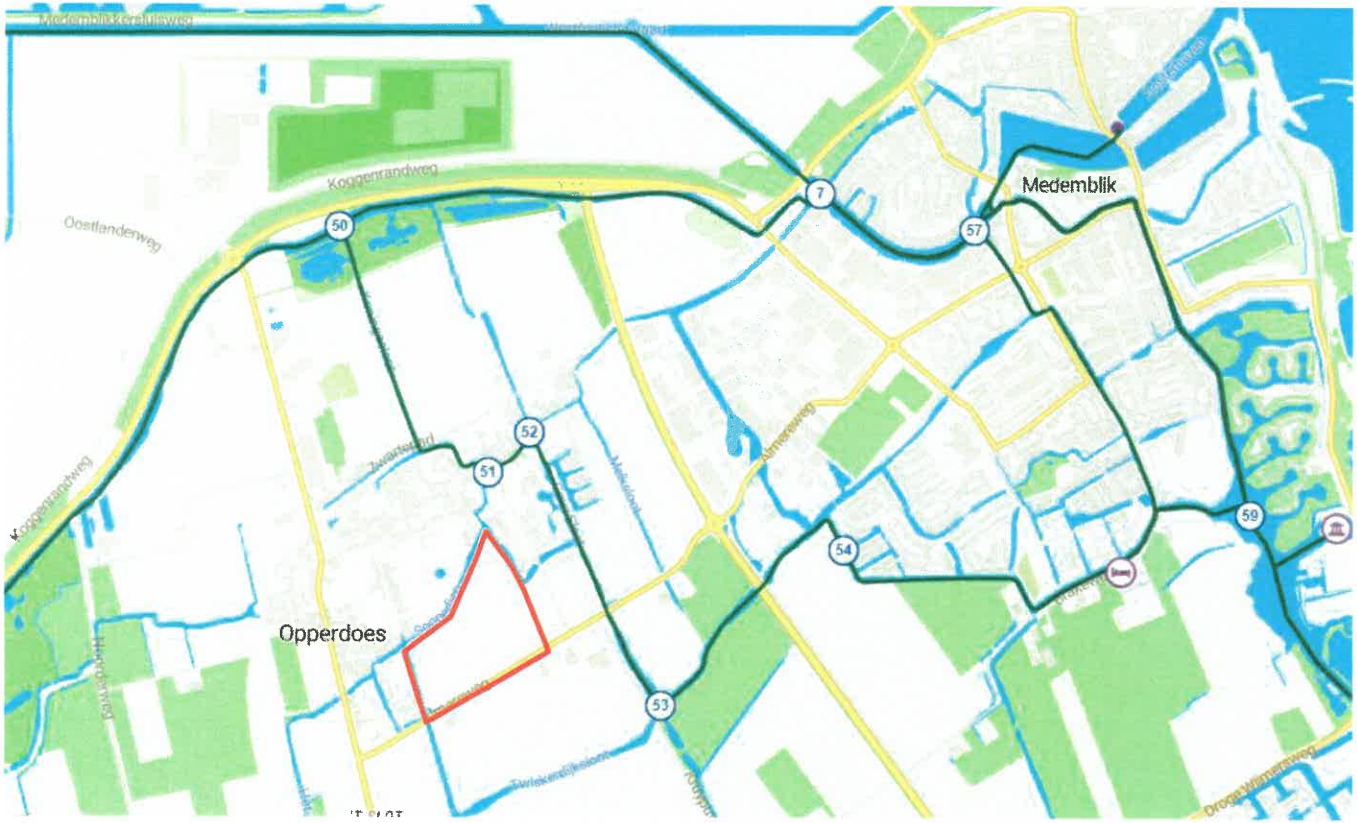


kaart bestemmingsplan buitengebied en dorpskernen II

Bestemmingsplan buitengebied
Het bestemmingsplan buitengebied gemeente Medemblik is vastgesteld op 29-01-2013. Het projectgebied bevindt zich op agrarisch gebied en waarde – archeologie 3 gebied. De bestemming 'agrarisch' heeft als hoofdfunctie het agrarisch gebruik van de gronden en het hebben van een relatie met het aanwezige open landschap. Bestemmingsvlak kan worden gewijzigd naar 'wonen', mits met een gewijzigde situering een verbetering kan worden bewerkstelligd, geen sprake is van onevenredige schade voor aangrenzende bedrijven, de gronden op een goede wijze landschappelijk worden ingepast en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke, aardkundige en landschappelijke waarden. De voor 'waarde – archeologie 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud van de aldaar in of op de grond aanwezige archeologische waarden. Voor bouwwerken moet, alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend, aangetoond worden dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn of dat deze door bouwactiviteiten niet worden beschadigd. Pas daarna wordt een omgevingvergunning verleend. Indien dit niet het geval is, dan is er de verplichting tot technische maatregelen, opgravingen of begeleiding door een deskundige op het terrein.

Bestemmingsplan dorpskernen II
Het bestemmingsplan Medemblik dorpskernen II is vastgesteld op 01-02-2013. Het projectgebied ligt buiten dit bestemmingsplan, maar de kern Opperdoes behoort wel tot dit plan. De bebouwing in de kern heeft overwegend een woonfunctie. In het gebied komen vrijwel uitsluitend grondgebonden woningen voor. Een groot deel van de woningvoorraad bestaat uit vrijstaande en half vrijstaande woningen. Langs de dorpslinten zijn op verschillende locaties woonboerderijen gesitueerd. Het streven is gericht op het versterken van de woonfunctie. Vrijkomende locaties en open plekken met een beperkte ruimtelijke kwaliteit kunnen mogelijk worden herontwikkeld als woningbouwlocatie.

Voor de bestemming wonen is een bouwvlak van 15 meter diep opgenomen. Binnen dit bouwvlak dient het hoofdgebouw te worden gerealiseerd. Voor half vrijstaande woningen is een diepte van 12 meter opgenomen.
De goothoogte zal ten hoogste 7 meter bedragen en de bouwhoogte ten hoogste 12 meter en zal worden afgedekt met een kap. Mits geen afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning hiervan worden afgeweken.



vaarnetwerk Opperdoes, bron: vaarroutenetwerk.nl/

Dichtstbijzijnde vaarroute is de Gave Sloot. Deze staat in verbinding met de Koningssloot richting het noorden en de Braak richting het oosten. Het Soppediep staat wel in verbinding met de Gave Sloot, maar is (nog) niet bereikbaar met een boot. De mogelijkheid wordt onderzocht om deze vaarverbinding wel mogelijk te maken.

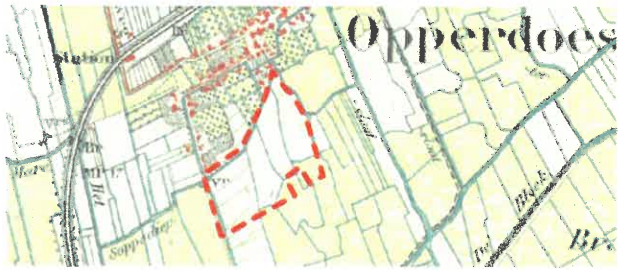
2.2 Historie

Opperdoes ligt in een gebied waarin de omliggende gronden voornamelijk gebruikt worden voor agrarische doeleinden. Opperdoes bestond al in de 11e eeuw en was van oorsprong een komdorp. Een komdorp is een type dorp dat is ontstaan rond een kruising van wegen. Opperdoes ligt in een oud zeekleilandschap met een op eerdere veenontginningen gebaseerde verkaveling. Een bijzondere kwaliteit zijn de inversiekreekruggen en getijdewelvingen en de typische lange bebouwingslinten op de oorspronkelijke kreekruggen.

In 1880 telde het dorp 800 inwoners. In 1985 telt Opperdoes 1583 inwoners en in 2021 is het inwonersaantal uitgegroeid tot 1930 inwoners. Het overgrote deel van de bebouwing bestaat uit eengezinswoningen in vrijstaande, twee-onder-een-kap of rijvorm. De meest recente bebouwing bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen op ruime kavels.

Voor de ruilverkaveling was veel land uitsluitend per schuit bereikbaar. In het dorp zelf zijn diverse sloten en watergangen overgebleven. Door de vele bruggen over de bevaarbare waterwegen wordt Opperdoes ook wel Klein-Giethoorn genoemd. Op de kaart die de situatie in 1900 weergeeft is goed te zien waarom Opperdoes zo genoemd wordt. De watergangen stroomden enigszins licht meanderend door het poldergebied en door het dorp.

Het Soppediep (ook wel Joppediep) is de breedste watergang die dwars door het gebied stroomt en aan de oostzijde ligt de Gavesloot. Deze watergangen zijn door de jaren en ruilverkavelingen heen intact gebleven. Dit in tegenstelling tot veel andere waterlopen, die als gevolg van de ruilverkaveling zijn verdwenen. In 1900 was er nog sprake van een selectief komdorptype, maar het dorp ontwikkelde zich snel en breidde uit. Eerst richting het westen en later kwamen er nieuwbouwprojecten in het oosten, waarbij het water weer onderdeel werd van het dorp.



1900



1985



2005



2021





brug en poortje, bron: Landelijke Bouwkunst Hollands Noorderkwartier

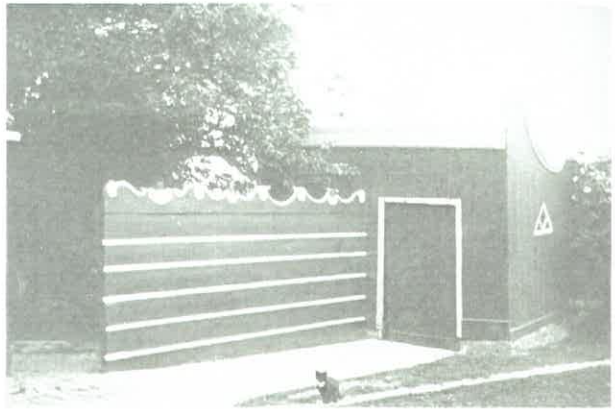




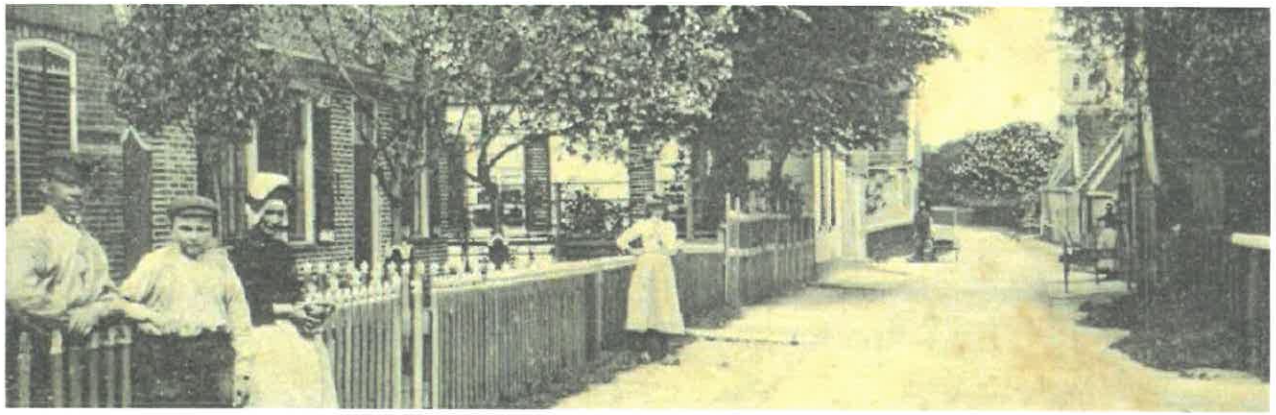




historische ansichtkaarten Opperdoes, bron: ansichtkaartenbeurs.nl



schuurtje en schutting, bron: Landelijke Bouwkunst Hollands Noorderkwartier



straatje met hekwerk in Opperdoes, bron: gereformeerdekerken.info



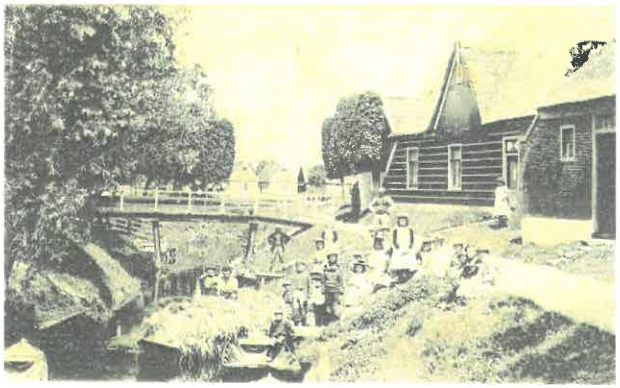
rooien van de Opperdoezer Ronde, bron: Stichting Historisch Opperdoes



historische foto, bron: Stichting Historisch Opperdoes



historische koolboeten aan het Zuiderpad, bron: Bouwhistorische Commissie Westfries genootschap



historische prentbriefkaart ca. 1900, bron: Westfries Archief

2.3 DNA van Opperdoes

DNA Opperdoes

- De lintdorpen zijn beeldbepalend en zijn van oudsher de ruimtelijke dragers van verstedelijking en van stolpenreeksen. Vanuit de lintbebouwing zijn doorzichten naar het omringende landschap en naastgelegen dorpen aanwezig. Naar de kern (kerk) toe worden de doorzichten minder en staat de bebouwing dichter op elkaar.
- Rafelige dorpsranden: zachte overgang dorp-landschap
- Watergangen met groene oevers en aanlegplekken voor bootjes zijn karakteristiek voor de oude kern.
- Woningen aan een watergang worden veelal met individuele bruggetjes ontsloten.
- De gebouwen hebben een onderlaag van één soms twee lagen en zijn voorzien van een zadeldak of mansardekap dan wel piramidedak.
- Kappen zijn uitgevoerd in dakpannen, al dan niet in combinatie met riet.
- De verscheidenheid in karakter en verschijningsvorm is groot, de architectonische uitwerking varieert van eenvoudig tot zeer zorgvuldig.
- Gevelopeningen zijn in beginsel staand
- Dakkapellen en serres komen in beperkte mate voor en domineren niet.
- Gevels zijn uitgevoerd in geschilderd hout, baksteen of een combinatie van beide.
- Het houtwerk van daklijsten en goten is eenvoudig en verzorgd, soms rijk versierd.
- Details zoals kozijnen, deuren, gootlijsten en daklijsten zijn geschilderd in een combinatie van donkere tinten (groen, blauw) en lichte tinten zoals gebroken wit.
- Houten hekwerken, bruggetjes, poortjes en bijgebouwen zijn met aandacht en profilering uitgewerkt.



luchtfoto van Opperdoes blik in westelijke richting, bron: dorpsraadopperdoes.nl



detailuitwerking in hout





straatje met bebouwing dicht op elkaar langs het centrumlint



watergangen in de dorpskern



DNA van het landschap

- De beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten. De mate van openheid varieert, maar lange zichtlijnen van de kern naar de polder en vice versa zijn kenmerkend.
- Ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Denk hierbij aan bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.
- Het groen-blauwe raamwerk van watergangen met groene oevers dooradert het landschap.
- Individuele erven worden met bruggen en duikers ontsloten.
- De erven hebben groene oevers en een representatieve uitstraling naar de weg.
- Erven hebben een ruime landschappelijke begrenzing die aansluit op het bestaande omringende landschap. Hoge hekwerken of schuttingen passen hier niet.

DNA van de bebouwing in het buitengebied

- Langs de Almereweg staan stolpboerderijen en vrijstaande woningen uit verschillende stijlperiodes in combinatie met bedrijfsbebouwing als schuren en loodsen.De rooilijn van bedrijfsbebouwing ligt iets terug ten opzichte van de rooilijn van de woningen.
- Tussen de bebouwing is er ruim zicht op het open landschap.
- Panden zijn in de regel individueel en afwisselend. Ze staan soms met de lange en soms met de korte gevel naar de weg. Kenmerkend zijn de eenvoudige rechthoekige plattegronden en traditionele kapvormen.
- Gevels zijn uitgevoerd in baksteen en kappen met dakpannen dan wel riet.
- Kleurgebruik is terughoudend.



zicht op Opperdoes vanaf de Almereweg, bron: google earth



erf langs de Almereweg



opgestapelde aardappelkistjes langs de Almereweg



groen-blauw raamwerk in het buitengebied



groen-blauw raamwerk in het buitengebied



Stedenbouwkundige visie

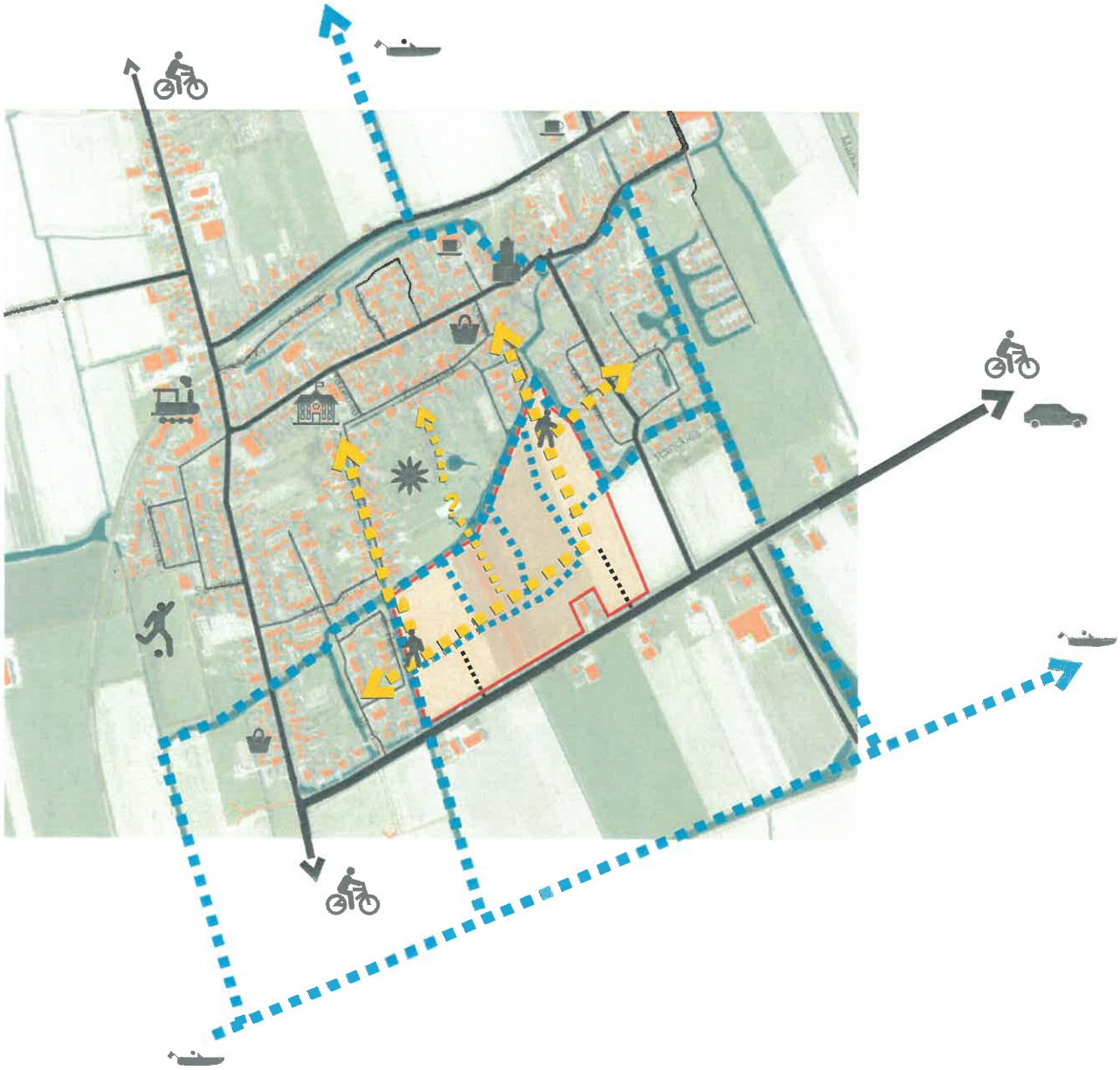
3 Stedenbouwkundige visie

Op basis van de analyse is gekomen tot een stedenbouwkundige visie en planvoorstel voor de locatie in Opperdoes. Daarbij is gezocht naar een zo gebiedseigen mogelijke invulling.

3.1 Relatie met de kern

De locatie wordt optimaal verbonden met de oude kern en met het ommeland. De relatie bestaat uit:

- Woonruimte voor onder andere starters, ouderen en doorstromers uit het dorp Opperdoes;
- Draagvlak voor de bestaande en mogelijk nieuwe voorzieningen in de kern zoals de school, horeca, winkelvoorzieningen, etc;
- Een netwerk van routes voor langzaam verkeer naar de kern en de daar aanwezige voorzieningen;
- Goede fietsverbindingen naar de kern en naar de voorzieningen in de omgeving, zoals het voorzieningencentrum van Medemblik;
- Een netwerk van bevaarbaar water dat aansluit op de aanwezige vaarverbindingen in West Friesland;
- Een efficiënte ontsluiting via de Almereweg naar de Bolzijl (N240) en dus geen verdere verkeersdruk geeft op de bestaande kern;
- Versterking van het specifieke sfeer en karakter van het dorp Opperdoes door in te spelen op het DNA van het dorp en van het landelijk gebied.
- Het plan conformeert zich voor de woningverdeling aan het overheidsbeleid.

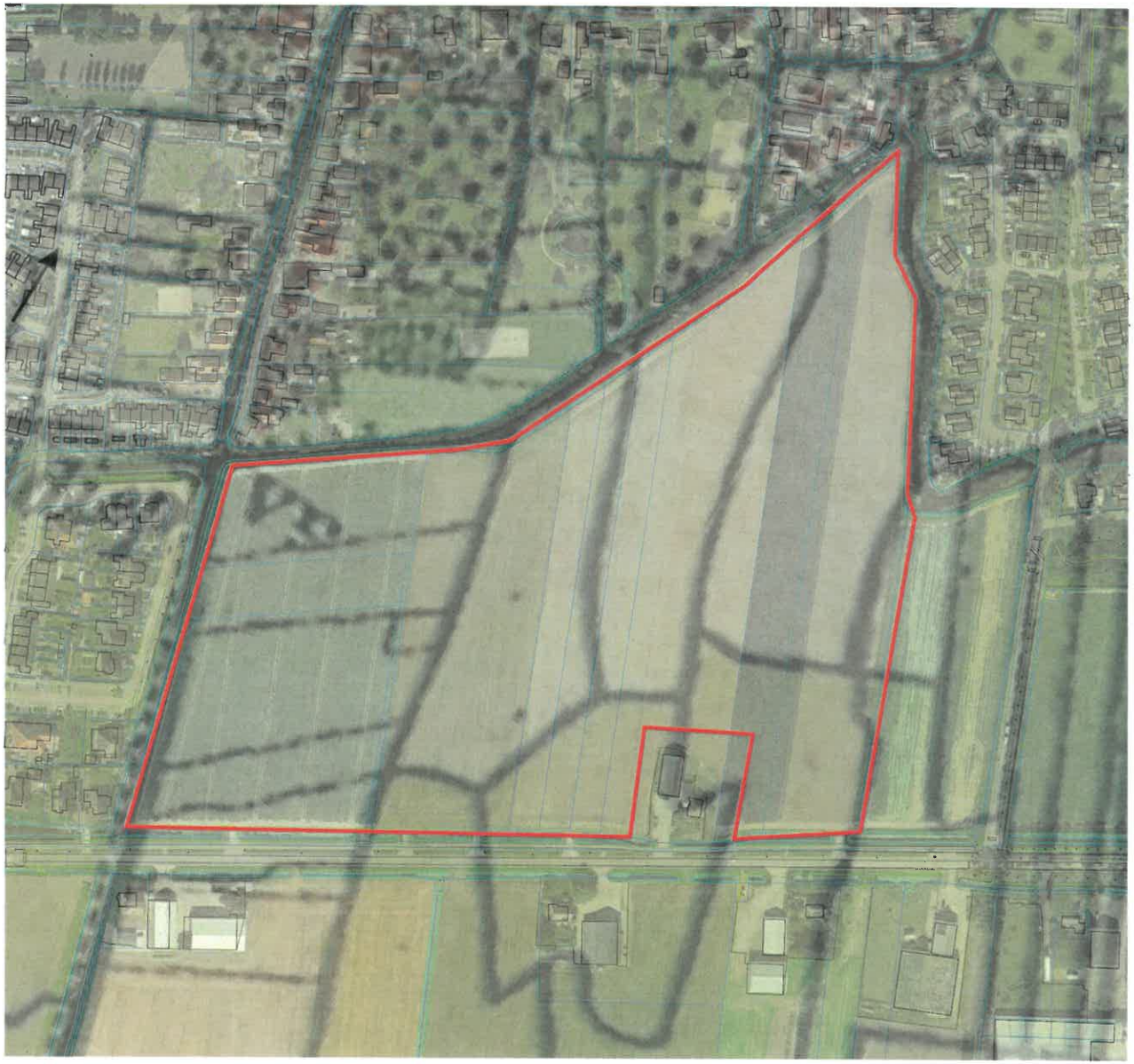


Relaties met de kern en met het ommeland

3.2 Herstel door ontwikkeling

Door de ruilverkaveling heeft het gebied veel kwaliteiten verloren. De vaarpolder heeft immers plaatsgemaakt voor een meer grootschalige rijpolder. Het kenmerkende slotenpatroon is verdwenen, waardoor niet alleen de kwaliteit van het gebied zelf is uitgehold, maar ook de vanzelfsprekende samenhang met de kern verloren is gegaan.

Met de planontwikkeling maken wij het mogelijk om het kenmerkende waterrijke karakter te herstellen. Het slotenpatroon brengen wij terug als bevaarbare watergangen tussen en langs de nieuwe woningen. Zo ontstaat een mooi nieuw woongebied dat past bij de kern Opperdoes.



Projectie van de historische kaart op de locatie, met het slotenpatroon dat aanwezig was in het gebied voor de ruilverkaveling.

3.3 Stedenbouwkundige visie

De stedenbouwkundige opzet kenmerkt zich door:

- een lage dichtheid met veel ruimte voor water en groen;
- herstel van het oorspronkelijk slotenpatroon die als (grotendeels) bevaarbare watergangen het woongebied dooraderen;
- realisatie van routes voor langzaam verkeer naar de oude kern via de Balk en de Tempel;
- te onderzoeken extra verbindingen via het de Kluiten, het Boltje, de Balk en eventueel in de toekomst ook via het groene middengebied naar het Zuiderpad (nu particulier terrein);
- realisatie van een heldere en efficiënte ontsluiting via de Almereweg;
- groene randzones rond het gebied op de overgang naar de aangrenzende woonkernen aan de west- en oostzijde en naar het agrische gebied aan de oostzijde;
- een groen hart als plek van ontmoeting midden in het woongebied;
- een gevarieerde wegenstructuur en bebouwing die past bij het kleinschalige karakter van het dorp;
- een gevarieerd palet aan woningtypes, waarbij wordt aangesloten bij de Woondeal en de daarin opgenomen categoriën;
- gebiedseigen architectuur en landschappelijke inrichting, met veel water en toepassing van typerende oplossingen zoals de bruggetjes naar private erven;
- een ontwikkeling met veel oog voor klimaatadaptie, natuurinclusie en gezonde woonomgeving.

In de volgende pagina's wordt het planvoorstel verder geïllustreerd met plankaarten en overzichten.

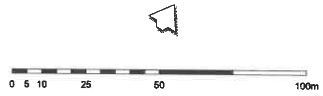


Stedenbouwkundige visie

Water
Groen
Bouwvelden
Wegen
Accent
Lintbebouwing
Verbindingen langzaam verkeer
Mogelijke extra verbindingen voor langzaam verkeer

3.4 Stedenbouwkundig plan





3.5 Water



3.6 Ontsluiting



Verklaring

- rijweg
- inrit parkeerhof
- inrit kavel
- voetpad
- brugverbinding langzaam verkeer
- recreatief pad
- mogelijke verbinding langzaam verkeer

0 5 10 25 50 100m

3.7 Parkeren



Parkeren

Openbare parkeerplaatsen	259
Te realiseren	259

0 5 10 25 50 100m

Vollmer+
partners
STEDENBOUW _ LANDSCHAP

Arnhemseweg 6
3817 CH Amersfoort

T 033 285 1685
E info@vp.nl

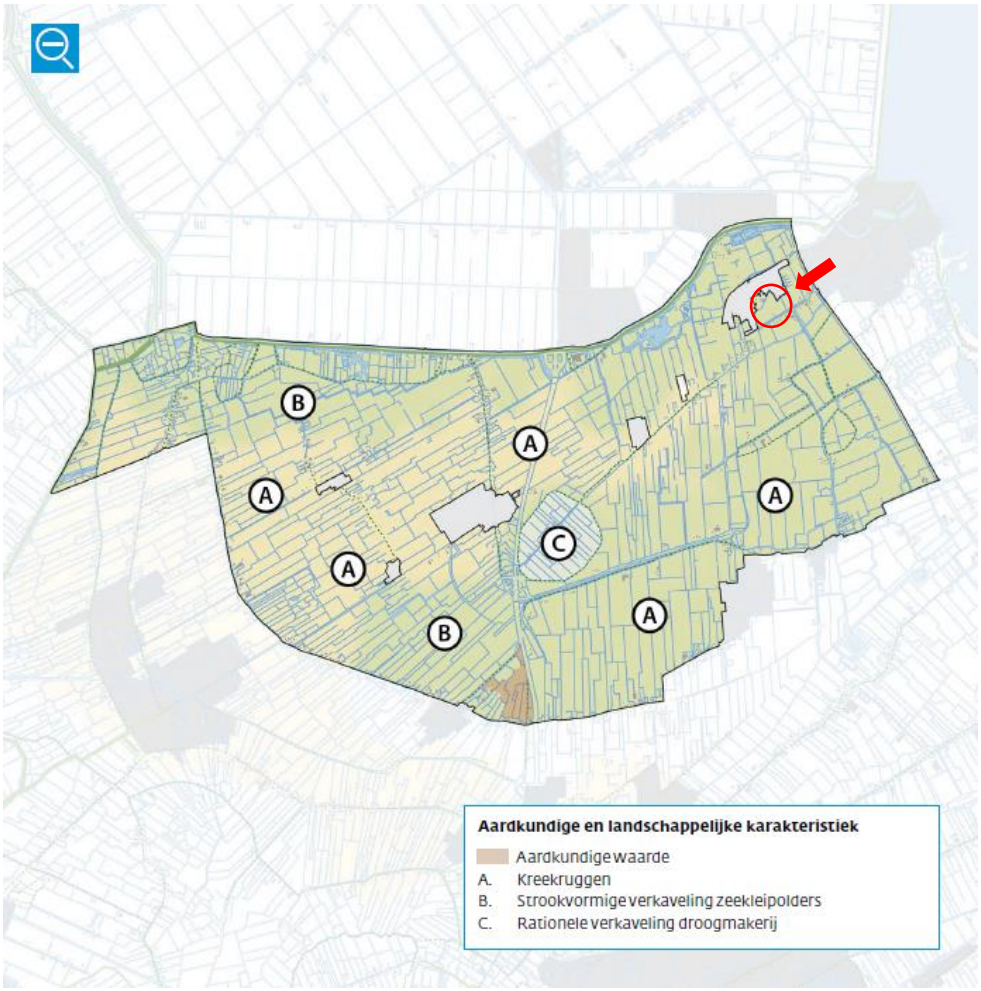
www.vp.nl

Datum: 10-6-2024

Kernkwaliteiten van het BPL Abbekerk en omgeving i.r.t. Plangebied Soppediep

1. **Aardkundige en landschappelijke karakteristieken**
    - **Kreekruggen**: **N.V.T.** Het plangebied staat niet in contact met de kreekruggen, waardoor de bodemkwaliteit en reliëf niet worden aangetast.
    - **Strookvormige verkaveling**: **N.V.T.** Het plan voorziet in het terugbrengen van de oorspronkelijke kavelpatronen en watergangen, wat de cultuurhistorische waarde van het landschap versterkt.
    - **Inversie kreekruggen**: **N.V.T.** De grote afstand tussen de kreekruggen en het plangebied maakt aantasting onwaarschijnlijk.

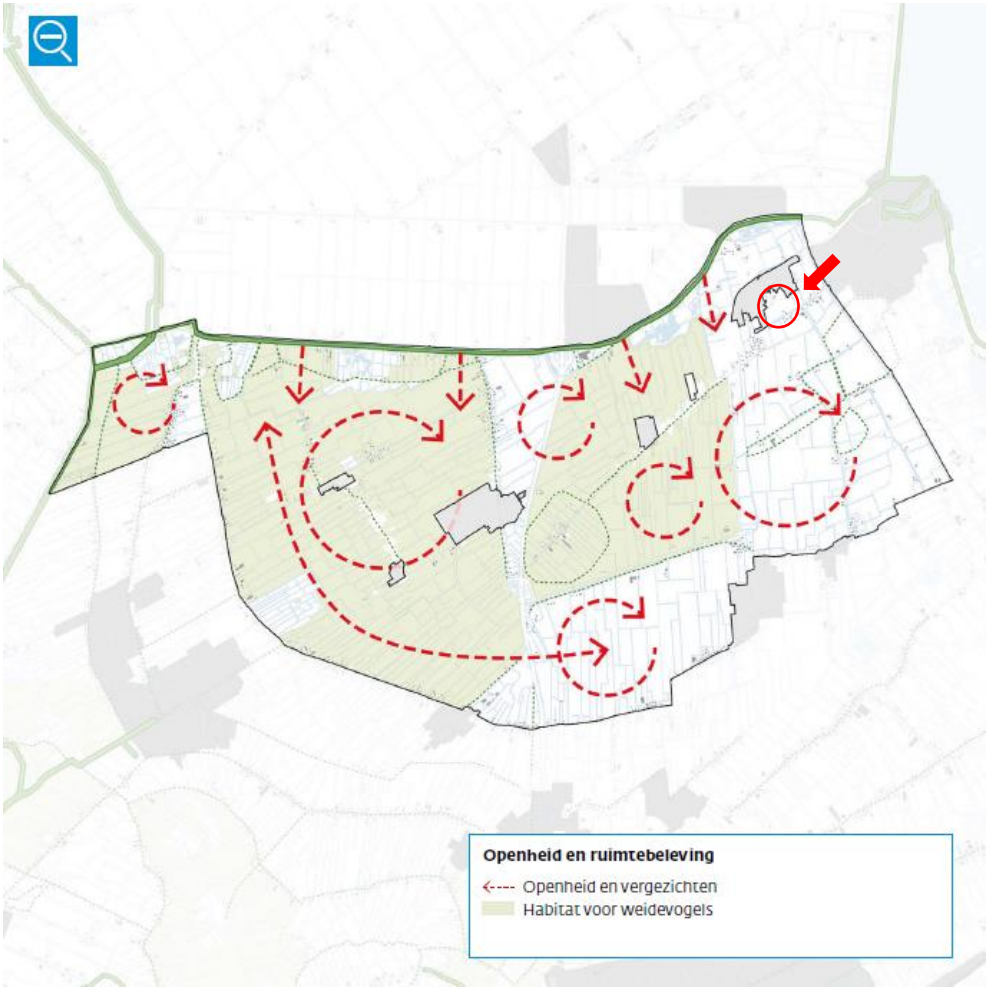
Aardkundig en landschappelijk karakteristiek **rood omcirkeld en pijl het plangebied**



Bron: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_per_regio/West_Friesland/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_Abbekerk_en_omgeving.pdf

2. **Openheid en ruimtebeleving**
    - **Openheid en vergezichten**: **N.V.T.** Het plangebied valt buiten de gebieden waar openheid en vergezichten van belang zijn, waardoor er geen aantasting plaatsvindt.
    - **Habitat voor weidevogels**: **N.V.T.** Het plangebied valt buiten de leefgebieden van weidevogels. Bovendien worden in het plangebied maatregelen zoals vogelvides en nestkasten alsmede water met groene oevers en bomen aangebracht om rekening te houden met eventuele vogelpopulaties.

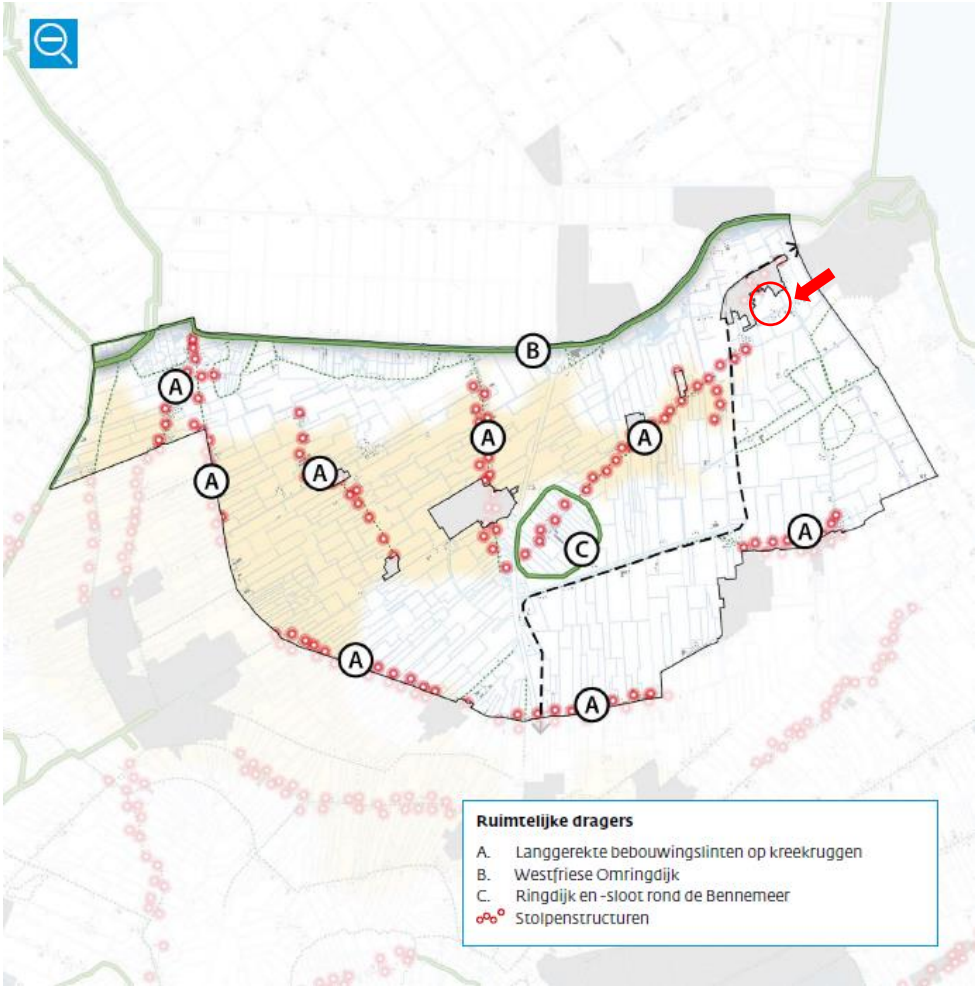
Openheid en ruimtebeleving **rood omcirkeld en pijl het plangebied Soppediep**



Bron: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_per_regio/West_Friesland/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_Abbekerk_en_omgeving.pdf

3. **Ruimtelijke dragers**
    - **Lange bebouwingslinten op kreekruggen**: **N.V.T.** Het plangebied bevindt zich buiten de lange bebouwingslinten en vormt geen bedreiging voor de doorzichten of karakteristieken van deze linten.
    - **Westfriese omringdijk**: **N.V.T.** Gezien de afstand van circa een kilometer tot het plangebied is er geen aantasting van de omringdijk.
    - **Ringdijk en -sloot rond de Bennemeer**: **N.V.T.** De slootjes worden opnieuw doorgevoerd zonder verlegging of demping, waardoor de cultuurhistorische waarde behouden blijft.
    - **Stolpenstructuur**: **N.V.T.** De stolpenstructuur bevindt zich op een aanzienlijke afstand van het plangebied, waardoor deze niet wordt aangetast.

Ruimtelijke dragers **rood omcirkeld en pijl het plangebied Soppediep**



Bron: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_per_regio/West_Friesland/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_Abbekerk_en_omgeving.pdf

Conclusie: de kernkwaliteiten van het BPL Abbekerk en omgeving zijn op het plangebied van plan Soppediep niet van toepassing. De locatie en de aard van het initiatief zorgen ervoor dat de belangrijke landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische elementen van het gebied niet worden aangetast maar worden versterkt. De afweging tussen woningbouw en landschapsbehoud is/wordt zorgvuldig gemaakt, wat resulteert in een plan dat bijdraagt aan zowel de maatschappelijke als ecologische leefbaarheid van Opperdoes als het behoud en versterking van het waardevolle landschap.

De kern Opperdoes wordt met dit initiatief toekomstbestendig, biedt ruimte om de woningvraag te ledigen en zorgt ervoor dat voorzieningen levensvatbaar blijven e.e.a. kan gerealiseerd worden als een relatief klein deel van het B(P)L op een andere verantwoordelijke wijze wordt ingevuld met dit initiatief.

SAMEN WERKEN AAN LEEFBARE KERNEN







JANUARI 2023

KERNVISIE LEEFBAARHEIDSPLAN OPPERDOES

HET KLEIN GIETHOORN VAN WEST-FRIESLAND







VOORWOORD

Voor u ligt de kernvisie van Opperdoes. Dit document is tot stand gekomen met inbreng van de inwoners van Opperdoes. Zij hebben de afgelopen twee jaar door het invullen van een enquêteformulier en door deelname aan de dorpsraadpleging of gewoon in het dagelijkse contact veel goede voorstellen gedaan en positieve kritiek gegeven.

Daarbij is het niet gebleven. De kernvisie is een 'levend document' geworden waarmee de dorpsraad namens de bewoners van de kern Opperdoes haar visie met 'leefbaarheidsplan' voor de komende 10 jaar heeft vastgelegd. Bij het opstellen van deze kernvisie hebben wij steun gekregen van de gemeente Medemblik en van diverse leden van de gemeenteraad. De kernvisie is gepresenteerd aan de gemeenteraad van Medemblik.

Namens de dorpsraad wil ik iedereen die zich betrokken heeft getoond bij de toekomst van Opperdoes bedanken voor de medewerking bij het opstellen van de kernvisie voor ons prachtige dorp!
Hulp die wij goed konden gebruiken bij het opstellen van deze visie.

Laten wij er samen voor nu en in de toekomst iets moois van maken.

Piet Boersma
Voorzitter Stichting Dorpsraad Opperdoes



AANLEIDING

De gemeente Medemblik heeft alle kernen gevraagd een visie op te stellen voor de komende tien jaar. Ook de dorpsraad van Opperdoes is daarmee aan de slag gegaan.
De gemeente Medemblik heeft hiervoor structuur aangereikt, die door alle kernen wordt gevolgd. Op basis hiervan hebben we een enquête opgesteld die passend is bij het dorp Opperdoes. Achtentwintig procent van onze inwoners heeft de enquête ingevuld. Vanwege dit hoge percentage beschouwen wij de uitslag van de enquete als respresentatief voor de kern Opperdoes.

De uitslag van de enquête wilden wij tijdens een inspraakavond in het dorpshuis delen met inwoners. Helaas kwam corona om de hoek kijken. Dit leverde voor de gehele samenleving, en dus ook voor ons, veel belemmeringen op. Uiteindelijk is er op 1 november 2021 een inspraakavond geweest met een grote opkomst. De opmerkingen en suggesties die op deze avond naar voren kwamen, zijn in deze kernvisie verwerkt.

In de tijd tussen de enquête en de inspraakavond veranderde er het nodige in ons dorp. Verzorgingshuis ‘Almere’ werd verkocht en kreeg een andere bestemming. Daardoor kwamen veel voorzieningen voor Opperdoes te vervallen. Ook sloot de Spar Supermarkt zijn deuren, waardoor er nog meer voorzieningen verloren zijn gegaan. Hierover later meer.

Wij hebben de resultaten van de enquête en de inspraakavond als leidraad in deze kernvisie verwerkt. De hoofdonderwerpen van de inwonersraadpleging betroffen:
- Wonen en kwaliteit van de leefomgeving
- Sociale veiligheid en welzijn
- Verkeer en verkeersveiligheid
- Voorzieningen
- Duurzaamheid

Het is voor de kern Opperdoes van essentieel belang dat er weer een supermarkt gevestigd wordt waardoor meerdere weggevallen voorzieningen weer terug kunnen keren. Zeker met de komende vergrijzing in de samenleving is dit van belang!

Kortom, er zijn voor ons veel uitdagingen, om voor onze inwoners de essentiële voorzieningen weer op peil te krijgen.

OPPERDOES
‘HET KLEIN GIETHOORN VAN WEST-FRIESLAND’

Opperdoes is een dorp in de Noord-Hollandse gemeente Medemblik in de regio West-Friesland. Opperdoes telt circa 1900 inwoners. Dit aantal is de laatste jaren stabiel.

Opperdoes is qua gemeentelijke visie geen groeikern. Dat wil zeggen dat er niet veel nieuwbouw is en dat het landelijke en rustige karakter van Opperdoes bewaard blijft. Hierdoor is Opperdoes een prettige, veilige en rustige plaats om te wonen. De bewoners kennen elkaar en groeten elkaar op straat. De beroepsbevolking is divers samengesteld sinds het aantal tuinbouwbedrijven door schaalvergroting het laatste decennium sterk is afgenomen. De zogenaamde ‘vaarboerderijen’ en de vele bruggetjes om de boerderijen en woonhuizen te bereiken getuigen nog van dit verleden en geven Opperdoes een heel eigen karakter.

In en om Opperdoes is het aantrekkelijk om sport te beoefenen en te recreëren. Dat kan op de vele fiets- en wandelroutes, meren en vaarten en diverse natuurgebieden in de directe omgeving. Nieuwe inwoners, waaronder ook uit het buitenland, worden gastvrij in de gemeenschap opgenomen. Kerkgenootschappen, verenigingen en zeker ook de festiviteiten rond Koningsdag en 5 mei dragen bij tot de sociale cohesie in Opperdoes en steunen op vele enthousiaste vrijwilligers. De meeste wijken hebben actieve buurtverenigingen, die volgens de traditie in dit ‘Oranjedorp’ iedere 5 jaar tijdens Koningsdag en de 4 en 5 mei-herdenkingen hun buurt versieren.

Opperdoes heeft als kleine kern bescheiden voorzieningen, zoals een dorpshuis met een gymzaal, voetbalvelden en een school. Met de recente sluiting van zowel het verzorgingshuis ‘Almere’ als de supermarkt zijn enkele voorzieningen weggevallen. Deze voorzieningen zijn helaas nog niet allemaal gecompenseerd. Het is kenmerkend voor de Opperdoezers om hier gezamenlijk, samen met de gemeente, oplossingen voor te bedenken. Voorbeelden hiervan zijn het nieuwe adres voor afhalen van medicijnen en een aula c.q. rouwcentrum. Er zijn initiatieven om een supermarkt terug te krijgen in het dorp. De dorpsraad van Opperdoes is actief en vervult een belangrijke schakel als vertegenwoordiging van de kern Opperdoes in de communicatie met gemeente Medemblik.

Het is vanuit bovengenoemde achtergrond dat de kernvisie voor Opperdoes op een inclusieve wijze is ingevuld door de dorpsraad van Opperdoes.

GESCHIEDENIS OPPERDOES

Bron: Stichting Historisch Opperdoes
Het dorp Opperdoes was tot 1 januari 1979 een zelfstandige gemeente. Daarna werd het onderdeel van de gemeente Noorder-Koggenland. Vanaf 1 januari 2007 is Opperdoes een van de kernen van de gemeente Medemblik. Op 31 december 2020 had Opperdoes 1938 inwoners. Het is niet precies bekend wanneer het dorp gesticht is. De oudste nog bekende vermelding dateert uit 1311. Het is aannemelijk dat er in de omgeving van het dorp al veel eerder dan in de dertiende of veertiende eeuw bewoning is geweest.

Voor de naam van het dorp bestaan twee uitleggen. De eerste is dat Thosa, Dose, Doesse of Does afgeleid is van een Fries woord dat offerplaats betekent. De tweede uitleg, die de meeste aanhangers heeft, is dat Doess bosachtig moerasland betekent. De toevoeging Opper aan Doess duidt op een hogere ligging van het dorp ten opzichte van het moerasland.

Oorspronkelijk was het dorp een komdorp. De eerste bebouwing concentreerde zich rond de hoogste plek van het dorp, daar waar nu de Gouw is. Dit is anders dan de meeste dorpen in de omgeving die als lintdorp zijn ontstaan.

De spoorlijn Hoorn-Medemblik, die gebruikt wordt door Stichting Stoomtram Hoorn-Medemblik, loopt door het dorp. Zowel station Opperdoes als station Twisk staan op het grondgebied van de voormalige gemeente Opperdoes.

Heel lang had Opperdoes een overwegend agrarisch karakter. Tot aan de ruilverkaveling in 1979/1980 telde het dorp veel kleinschalige tuinbouwbedrijven waarop tulpen, groenten en aardappelen verbouwd werden. Het dorp kreeg landelijke bekendheid door de vroege aardappel de Opperdoezer Ronde. Tegenwoordig heeft deze aardappel de zogenaamde BOB-status van de Europese Gemeenschap. Dit staat voor Beschermde Oorsprongsbenaming, wat inhoudt dat deze aardappel alleen in een nauwkeurig omschreven gebied in en rondom Opperdoes geteeld mag worden. Tijdens de oogst zie je veel jongeren die op het land een aardige zakcent verdienen en daarmee ook een nuttige werkervaring opdoen.

Door ruilverkaveling, mechanisatie en schaalvergroting nam het aantal tuinbouwbedrijven sterk af. De beroepsbevolking is nu divers samengesteld. Voor de ruilverkaveling was veel land uitsluitend per schuit bereikbaar. Nu gaat al het vervoer naar en van het land over de weg. In het dorp zelf zijn er diverse sloten overgebleven. In straten als de Nieuweweg, het Kluiten, het Zuiderpad en het Oosteinde, zijn nog veel huizen te vinden die uitsluitend bereikbaar zijn via een brug over de sloot. Daarom wordt Opperdoes ook wel ‘Klein Giethoorn’ genoemd.

Naast tuinbouwbedrijven heeft het dorp ook eeuwenlang veehouderijbedrijven gehad. Dat is nog te zien aan de stolpboerderijen die onder andere aan het Zuiderpad en het Kluiten staan. Heden ten dage zijn er geen veehouders meer in het dorp.
Opperdoes was omstreeks 1580 voor het grootste deel protestants, maar er waren ook Rooms-Katholieke gezinnen woonachtig in het dorp.

Nu zijn er drie kerkgenootschappen met een eigen kerkgebouw in Opperdoes. Dat zijn de Protestantse Gemeente, de Christelijke Gereformeerde Kerk en de Gereformeerde Gemeente.
Het oudste kerkgebouw is de oude dorpskerk, die na de plundertocht door de mannen van Grote Pier in 1517 opnieuw is opgebouwd. Het schip van deze kerk is nu eigendom van Stichting Dorpskerk van Opperdoes en Almersdorp en wordt onder andere gebruikt voor culturele activiteiten. De toren is van de burgerlijke gemeente.

In de dorpskerk zijn wekelijks vieringen van de Christengemeente Compas. De dorpskerk fungeert ook als rouwcentrum voor de uitvaartvereniging D.E.L.

Opperdoes staat bekend als een Oranjedorp. Koningsdag wordt alle jaren uitgebreid gevierd en eens in de vijf jaar worden veel straten in de periode van Koningsdag tot en met Bevrijdingsdag versierd.



WONEN EN KWALITEIT LEEFOMGEVING

Het is goed wonen in Opperdoes. De omgeving is veilig en biedt ruimte en rust.

Dat is tevens de reden dat de inwoners graag in hun dorp willen blijven wonen. Een tuin bij het huis wordt belangrijk gevonden en dat is mogelijk in Opperdoes. Uit de enquête blijkt dat jongeren en senioren graag in elkaars nabijheid willen wonen. Zij spreken elkaar graag in hun eigen buurt, tijdens diverse activiteiten en evenementen op het dorp. Het onderwerp 'wonen' is in onze visie onverbrekelijk verbonden met voorzieningen en welzijn. In de betreffende hoofdstukken krijgt dit verder aandacht. Het integrale geheel is bepalend voor de totale kwaliteit van leven en de sfeer in dit karakteristieke Westfriese dorp. Als 'wonen' in Opperdoes geen betaalbare optie meer is voor jong en oud, raakt dit de hele leefomgeving.

De vraag naar betaalbare woningen is groter dan het aanbod. Deze trend zet zich de komende tien jaren voort, versterkt door de volgende ontwikkelingen:

- Vergrijzing, waardoor er meer behoefte is aan leeftijdsbestendige woningen of andere woonvormen voor senioren.
- Groei van het aantal migranten zowel met een westerse- als niet-westerse achtergrond. Opperdoes heeft het hoogste percentage migranten van de gemeente Medemblik namelijk 14 procent. Met de recente komst van 60 Oekraïense vluchtelingen stijgt dit naar 17 procent, gerekend op een inwonertal van ca. 1900 mensen*.
- Omdat senioren niet voldoende kunnen doorstromen of doordat het woningaanbod kwalitatief en financieel niet passend is, komen er onvoldoende woningen vrij voor starters (alleenstaande volwassenen (of jongeren) uit de eigen gemeenschap).
- Het inkomen van de Opperdoezers is gemiddeld genomen het laagste van de kernen in Medemblik. Daardoor is de behoefte aan betaalbare (sociale) huurwoningen of appartementen voor jongeren groot.
- Opperdoes is in de visie van de gemeente Medemblik geen groeikern, waardoor er weinig kan worden gebouwd.

**bronnen: oozo.nl; allecijfers.nl; cbs.nl*

Het effect van onvoldoende passend woningaanbod, gelet op het hierboven geschetste beeld, leidt bij ongewijzigd beleid tot het ongewenste vertrek van zowel ouderen als jongeren uit ons dorp en de instroom van kopers met ruimere beurs van elders. Opperdoes is zeer gastvrij, zo blijkt ook uit de enquête, maar het vraagt wel aandacht om deze positieve situatie ook voor de toekomst te borgen door onder andere voldoende en kwalitatief passende woningen beschikbaar te hebben voor de diverse doelgroepen.

Het bovenstaande leidt tot onderstaande visie op 'wonen':

Prioriteit is het benutten van ruimte in en rond Opperdoes. De mogelijkheden daarvoor zijn nu in ontwikkeling op het voormalig terrein van de zuurkoolfabriek. De ontwikkeling is in handen van een projectontwikkelaar, die mogelijk in 2023 op deze locatie wil starten met het bouwen van woningen, waaronder zes starterswoningen.



Tevens zijn er ontwikkelingen bij het voormalig verzorgingshuis 'Almere'. Dit is in handen van een andere projectontwikkelaar. Men was voornemens de huidige kamers als eenkamer-appartement te verhuren voor starters en alleenstaande volwassenen. Echter gezien de recente ontwikkelingen is deze locatie nu in gebruik als opvang voor vluchtelingen uit Oekraïne.

De verbouw van de huidige appartementen voor senioren aan 't Landje is ook in handen van een projectontwikkelaar.

- Mocht bovenstaande leiden tot vrije sector appartementen op 't Landje, dan kan dit de gewenste doorstroming op korte termijn belemmeren.
- Passend zou zijn wanneer locatie 'Almere' na verloop van tijd zou worden ingericht volgens de dan geldende landelijke normen, die toezien op de verdeling tussen (sociale) huur, koop en (vrije sector) huur en koop.
- Dit heeft als voordeel dat 't Landje beschikbaar blijft voor senioren en sociale woningvoorziening.
- Uit de enquête onder dorpsbewoners blijkt dat het opkopen van woningen voor arbeidsmigranten niet wenselijk wordt geacht.

In deze kernvisie is het oplossen van hierboven genoemde knelpunten in de woningvoorziening prioriteit voor de komende vijf jaar. Het vormt immers een basisvoorwaarde voor alle overige plannen. Wanneer wonen onbetaalbaar wordt of wanneer er geen voldoende woningen beschikbaar zijn voor de huidige inwoners en volgende generaties, verliest Opperdoes de komende tien jaar het eigen karakter en verwordt het tot een 'slaapdorp', zo vrezen wij.

- Alleen met inbreilocaties komen er onvoldoende betaalbare (sociale) huur of koopwoningen beschikbaar, omdat bovengenoemde projectontwikkelaars en gemeente blijken te kiezen voor het duurdere woningsegment.
- Vasthouden aan het huidige beleid van beperkte groei van het aantal woningen is niet houdbaar, gezien de toestroom van migranten en de verschuiving in de leeftijdsopbouw naar meer senioren en ook meer alleenstaanden.
- Vanwege bovenstaande argumenten vragen we de gemeente Medemblik om het bestemmingsplan voor Opperdoes aan te passen met uitbreidingslocaties, waar minimaal 50 procent van de woningen valt in de categorie (sociale) huur en koopwoningen met hypotheekgarantie.
- De onrendabele top van de exploitatie kan door de Provincie Noord-Holland worden vergoed met voor dit doel in de rijksbegroting beschikbaar gestelde fondsen ter stimulering van de bouw van betaalbare (sociale) huur- en koopwoningen. Hierbij gaat het ministerie van Wonen uit van minimaal 2/3 betaalbare woningen.
- We willen dit realiseren in goed overleg met woningbouwstichting De Woonschakel, particuliere grondeigenaren en projectontwikkelaars, gemeente Medemblik en Provincie Noord-Holland.



VERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID

In dit hoofdstuk kijken wij eerst naar de diverse vormen van verkeer waar Opperdoes mee te maken heeft en de daarvoor beschikbare (vaar)wegen. Vervolgens wordt een analyse gemaakt van het effect van verkeer op de veiligheid van de bewoners, waarbij rekening wordt gehouden met de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, gehandicapten en kinderen. Tenslotte wordt er gekeken naar de kwaliteit en het onderhoud van de wegen en het aspect handhaving bij overtreding van verkeersregels. Het hoofdstuk wordt afgerond met een evaluatie van de huidige verkeerssituatie en een conclusie ten behoeve van de kernvisie.

VERKEERSVORMEN

Bestemmingsverkeer

Dit zijn de verkeersbewegingen van bewoners of hun bezoekers in het dorp en uitgaand/inkomend bijvoorbeeld woon/werk of bestemmingen elders. Het verkeer is zowel gemotoriseerde personenauto's, bussen, bestelauto's, scootmobiel, fiets of lopend al dan niet met een kinderwagen, rollator, of kinder-fietsje. In een agrarisch dorp als Opperdoes is een deel van het bestemmingsverkeer agrarisch.

Varend verkeer

Het toegankelijk houden van de vaarwegen is belangrijk voor de identiteit van het dorp en biedt kansen voor recreatie.

Doorgaand verkeer

De druk van doorgaand agrarisch verkeer door Opperdoes is groot omdat er nog geen omleidingsroute beschikbaar is. Veel landbouwverkeer vanuit de Wieringermeer richting de Streek gebruikt de route Almersdorperweg, Nieuweweg en vervolgens Almereweg naar de rotonde Markerwaardweg. Pas daar kan dit verkeer naar de parallelweg langs de Markerwaardweg.

VISIE OP VERKEERSVEILIGHEID

Veiligheidsaspecten van verkeer zijn goede en veilige, zo veel mogelijk doorlopende trottoirs, verwijderen en handhaven op storende begroeiing, veilige oversteekplaatsen, verlichting en snel-heidsbeperkende maatregelen. Zowel hardrijders als het agrarisch verkeer geven zorgen. Er is onder de inwoners een duidelijke meerderheid voor 30 km per uur met handhaving.

Een omleidingsroute voor agrarisch verkeer heeft hoge prioriteit. Er lopen al jaren besprekingen tussen gemeente en provincie. Recentelijk is er een brief van de gemeente Medemblik, belangenorganisatie LTO en dorpsraad naar de provincie verzonden om nogmaals aandacht te vragen voor de omleidingsroute.

De fiets- en wandeloversteek Markerwaardweg - Medemblikkerpad wordt als gevaarlijk ervaren. Het is vanwege het voorkomen van ongelukken een prioriteit hier het lopend jaar een oplossing voor te vinden.



SOCIALE VEILIGHEID

Sociale veiligheid is geen structurele zorg, zo blijkt uit de enquête en dorpsraadpleging.

Er is sprake van enige overlast door jeugd, maar daarbij wordt ook vastgesteld dat er voor de jeugd onvoldoende voorzieningen zijn om zich te vermaken. Dit punt wordt meegenomen in het hoofdstuk voorzieningen.

Voldoende verlichting (op sommige plekken), toezicht en handhaving worden genoemd als aandachtspunten.

Sociale veiligheid heeft in onze visie een duidelijke relatie met welzijn, de woonsituatie en omgeving. Deze aspecten komen in het volgende hoofdstuk nader aan de orde komen en leiden tot een integrale visie.



WELZIJN

Hiervoor is al besproken dat het onderwerp welzijn nauw verbonden is met de woonsituatie en veiligheid. In dit hoofdstuk wordt het verband tussen zorg en welzijn gelegd.

In de enquête is gepeild hoe de bewoners denken over zorg- en hulpvragen.
Hieronder de belangrijkste punten:

- De Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) en de gemeente lijken bij een ruime meerderheid van de bevolking geen duidelijke rol te spelen. Men weet niet waar men wat moet aanvragen.
- Hetzelfde geldt voor thuiszorg en hulpmiddelen.
- Ouderen geven aan zich soms eenzaam te voelen.
- Over alcohol- en drugspreventie heeft een ruime meerderheid geen mening of vindt dit niet van toepassing.
- Een gezonde omgeving en milieu wordt belangrijk gevonden. Voorzieningen zoals een parkje met bomen, meer mogelijkheden voor jong en oud om in het eigen dorp te kunnen recreëren en met de hond te wandelen, kunnen bijdragen aan het gevoel van welzijn.

Er zijn soms zorgen over Agriport A7 in verband met de lichtvervuiling van de kassen. Zorg is er ook over de stortplaats van HVC. Er is een wens tot meer transparantie over welke stoffen er bij HVC worden gestort en waar de stank vandaan komt.

Er zijn voor de langere termijn zorgen die duidelijk verband staan met de woonsituatie en de voorzieningen in het dorp. De effecten daarvan hebben invloed op het welzijn in Opperdoes. Het relatief lage gemiddelde inkomen per huishouden, in combinatie met recente stijging van de prijzen voor levensonderhoud en energie, kan eveneens bedreiging gaan vormen voor het welzijn.

Het is volgens ons belangrijk het welzijn van alle bevolkingsgroepen nauwkeurig te volgen. De Dorpsraad zal hier via haar vertegenwoordigers in de gemeenschap van Opperdoes hoge prioriteit aan blijven geven. Uiteraard in nauwe samenwerking met de gemeente Medemblik en maatschappelijke organisaties.





VOORZIENINGEN

De visie is erop gericht onderstaande voorzieningen in stand te houden en recentelijk vervallen voorzieningen, door de sluiting van verzorgingshuis ‘Almere’ en het stoppen van de supermarkt, te compenseren.

- Dorpshuis met gymzaal
- School
- Voetbalvelden
- Sportaccommodaties
- Ruimte voor cursussen en ouderenmiddag en fitness*
- Huisvesting fysiotherapie, pedicure*
- Voorziening voor maaltijdservice senioren*
- Huisvesting bibliotheek en kapsalon voor senioren*
- Winkel met postkantoor, geldautomaat*
- Afhaalpunt medicijnen en bloedprikpunt Diagnostisch Centrum West-Friesland*
- Aula faciliteit*
- Jeugdvoorzieningen, zoals skatebaan/pannaveldje en activiteiten, thuiswerkplekken
- Groenvoorziening (parkje met bomen) met fitness gelegenheid
- Hondenspeelveld

Overige voorzieningen voor senioren:
De sluiting van het verzorgingshuis ‘Almere’ en het stoppen van de supermarkt (beide in 2021) zijn een directe aanleiding voor het ontwikkelen van een visie, omdat op deze locaties een aantal voorzieningen (hierboven met * aangegeven) waren gehuisvest. Bovengenoemde voorzieningen zijn essentieel voor de leefbaarheid van ons dorp en maakt de ontwikkeling van een visie urgent.
Als deze voorzieningen elders in Opperdoes kunnen worden gehuisvest, maakt een ruime meerderheid van de inwoners daar zeker gebruik van.

Inmiddels zijn er alternatieven gevonden voor de volgende voorzieningen:
- Afhalen medicijnen: bij het kantoor van Toebak Financieel Dienstverleners tegenover het voormalig verzorgingshuis ‘Almere’ (voorheen ín het verzorgingshuis).
- Aula c.q. rouwcentrum: is recentelijk gevestigd in de Dorpskerk (voorheen bij verzorgingshuis).



DUURZAAMHEID

Voor de bewoners is een woning met een laag energiegebruik en het zelf opwekken van energie belangrijk. Uit de enquête blijkt dat er een ruime meerderheid van de inwoners pleit voor laag energieverbruik en zelf energie wil opwekken. Opperdoes behoort niet tot de 'kanswijken' van de gemeente Medemblik waar men direct van het gas afgaat.

Onze visie is dat duurzame bronnen zoals waterstof via het bestaande gasleidingennet en ook geothermie (aardwarmte) een rol gaan spelen. Aansluiting op de ECW-aardwarmte centrale in de Wieringermeer is hierbij een optie om verder te onderzoeken.

In het dorp zijn zonneweides en/of windmolens ongewenst. Op bestaande daken zijn er nog genoeg mogelijkheden om zonnepanelen te leggen.

Er zijn parkeerplekken met openbare laadpalen nodig voor het opladen van elektrische auto's. Als dorpsraad staan wij open voor duurzaamheid en gaan we graag in gesprek met de gemeente en betreffende energieleveranciers.

DORPSRAAD EN BEWONERS

De dorpsraad van Opperdoes is officieel bij de Kamer van Koophandel en notaris geregistreerd als Stichting Dorpsraad Opperdoes.

WAAROM EEN DORPSRAAD?

Wij lezen en horen steeds vaker dat de afstand tot bestuurders en inwoners groter wordt.
Met de dorpsraad willen wij deze afstand verkleinen.
Dit kunnen wij ons inziens bereiken door de volgende punten;

- Gemeentelijke ontwikkelingen over Opperdoes laten lopen via de dorpsraad.
- Een adequate aanpak van de dorpsraad naar de gemeente Medemblik.
- Een snelle bevestiging vanuit de gemeente Medemblik naar de dorpsraad.
- Sturen vanuit het college naar de ambtenaren en politiek zodat zij dorpsraden actief mee-nemen in gesprekken en besluitvorming zodat burgerparticipatie ook een gezicht krijgt.
- Info vanuit de dorpsraad naar de bewoners.
- Een positieve kijk naar de toekomst, denken in kansen.

VOOR WIE IS DE DORPSRAAD ER?

Wij zijn er voor het algemeen belang van de kern van Opperdoes en niet voor het individuele belang voor één persoon. De kernvisie zien wij als een 'levend' document, waaraan tussentijds geschaafd kan worden. Samen staan wij sterker, mede door inbreng van de bewoners van Opperdoes, is deze kernvisie tot stand gekomen.



DE STIP AAN DE HORIZON

De uitkomst van de enquête en de vele suggesties die zijn gedaan tijdens de dorpsraadpleging hebben er overduidelijk gezorgd voor een hoofdlijn in deze kernvisie voor ons dorp Opperdoes. Hieronder een samenvatting.

WONEN

Er is grote behoefte aan betaalbare starterswoningen, appartementen voor jongeren, woningen voor senioren en leeftijdsbestendige woningen voor eigen inwoners. De woningbehoefte is algemeen en betreft zowel (sociale) huur als vrije sector. Er is behoefte aan doorstroming van ouderen om woningen voor de jongeren vrij te maken. Ouderen moeten in het dorp kunnen blijven wonen.
Opkopen van woningen voor arbeidsmigranten scoort niet goed.

VEILIGHEID

De verkeersveiligheid geeft aanleiding tot zorgen, zowel hardrijders als het agrarisch verkeer. Er is een duidelijke meerderheid voor 30 km per uur met handhaving en een omleidingsroute voor doorgaand agrarisch verkeer.

Verder worden er opmerkingen gemaakt over onveilige, niet goed onderhouden en niet doorlopende trottoirs, slechte verlichting, storende begroeiing, parkeren op de stoep, geen handhaving. Een bruikbare suggestie is het verbinden van de trottoirs.

De fiets- en voetgangersoversteek Markerwaardweg - Medemblikkerpad wordt als gevaarlijk ervaren. Er lopen gesprekken met gemeente en provincie om snel een oplossing te vinden.
Sociale veiligheid is geen directe zorg. Er is sprake van enige overlast door jeugd, maar daarbij wordt ook vastgesteld dat er voor de oudere jeugd onvoldoende voorzieningen zijn om zich op het dorp te vermaken.

WELZIJN EN VOORZIENINGEN

Over het algemeen weten de inwoners sectoren in de gezondheidszorg goed te vinden, maar WMO en de gemeente spelen hier geen duidelijke ondersteunende rol.

Het wegvallen van de voorzieningen door de sluiting van het verzorgingshuis ‘Almere’ is een behoorlijke aderlating voor het dorp. Alternatieven voor de in het verzorgingshuis gecreerde voorzieningen zijn belangrijk.
Het behouden van de school, de voetbalvelden en het dorpshuis met gymzaal is essentieel.

Over de supermarkt was men tevreden en winkels worden belangrijk gevonden, maar toen was de sluiting van de Spar nog niet bekend. Het spoedig vervangen van de winkelvoorziening en daarmee verbonden voorzieningen (zoals geldautomaat en postagentschap) is essentieel.

Het dorpshuis ‘Torenschouw’ wordt door een meerderheid belangrijk gevonden, maar wordt niet frequent bezocht. Jongeren geven in ruime meerderheid aan het dorpshuis niet te gebruiken. Er is behoefte aan meer gezelligheid voor jong en oud.

Er is behoefte aan een park met bomen, waar je kunt recreëren, wandelen, spelen en je hond uitlaten. Suggestie: Keuningspad en waterberging De Skoot.

Het dorp Opperdoes mag mooier en gezelliger worden met winkels, een terras, snackbar ook voor passanten. De totale indruk kan ook beter. Bijvoorbeeld door door plekken voor de vuilcontainers en het tegengaan van verloedering van tuinen.

Opperdoezers ontmoeten elkaar tijdens de sport, in de kerk, veel bij georganiseerde activiteiten en op de buurt onder elkaar. Daarom zijn de bovengenoemde voorzieningen en voldoende betaalbare woningen essentieel. Als het huidige beleid, met alleen inbreilocaties, niet wordt gewijzigd met uitbreidingsmogelijkheden, dreigt Opperdoes een ‘slaapdorp’ te worden.



CONCLUSIE

De kernvisie concentreert zich op onderstaande prioriteiten:

1. Voldoende en betaalbare (sociale) huur- en koopwoningen voor starters en senioren.
   Er wordt hierbij gekeken naar inbreilocaties in het dorp en naar de mogelijkheid van een uitbreidingslocatie vanaf De Balk (Kluiten-zuid) tot de Oude Stiek.
2. Bestemmingsplan wijzigen volgens op dat moment van toepassing zijnde landelijke normen met locaties voor uitbreiding in de betaalbare (sociale) huur en koop met hypotheekgarantie.
3. De beschikbaarheid van bestaande essentiële voorzieningen zoals school, dorpshuis met gymzaal en voetbalvelden zeker stellen.
4. De winkel en de faciliteiten met name voor senioren, die zijn weggevallen met de sluiting van het verzorgingshuis ‘Almere’, terugbrengen eventueel op alternatieve locaties.
5. Instellen en handhaving van algemeen 30 km/uur, omleiding van agrarisch verkeer en veilige goed verlichte en aaneengesloten trottoirs die toegankelijk zijn zonder obstakels zoals groen, containers en auto’s.
6. Veiligheid van de voetgangers- en fietsersoversteek vanuit Opperdoes over de Markerwaardweg naar het Medemblikkerpad verbeteren.
7. De gezelligheid van het dorp en dorpshuis verbeteren; ook door tegengaan van ‘verloedering’ in sommige buurten.
8. Een groenvoorziening creëren om te spelen en te recreëren bijvoorbeeld in een parkje met bomen.
9. Voorzieningen voor de (oudere) jeugd om zich op het dorp te vermaken.
10. Aansluiting op de ECW-aardwarmte centrale in de Wieringermeer is een optie om verder te onderzoeken.

Naast bovenstaande zijn er nog vele goede suggesties gedaan op de enquêteformulieren en via de dorpsraadpleging. Deze verdienen het om verder te worden onderzocht op haalbaarheid en vervolgens tot budgettering, planning en realisatie in overleg met de gemeenteraad van Medemblik en de gemeente Medemblik.

COLOFON

Deze kernvisie is gemaakt door Stichting Dorpsraad Opperdoes.
Foto’s: Albert Stam
Januari 2023

Aan deze kernvisie is (mee)geschreven door: Piet Boersma en Dirk Jan Vos

www.dorpsraadopperdoes.nl

SAMEN
WERKEN AAN
LEEFBARE
KERNEN

Van: bestuur@samensantpoortzuid.nl <bestuur@samensantpoortzuid.nl>
Verzonden: maandag 8 juli 2024 18:04
Aan: griffie@velsen.nl; secretriaatwethoudersmeets@velsen.nl; Statengriffie <statenggriffie@noord-holland.nl>; Secretariaat Rommel <secretariaat.rommel@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>
Onderwerp: Bezwaarbrief # 1 - laatst geopenbaarde versie van het locatieonderzoek voor een AZC in Santpoort-Zuid

Geachte College van B&W van de Gemeente Velsen, Geachte Raadsleden van de Gemeente Velsen,

Hierbij ontvangt u onze 1ste brief met bezwaren naar aanleiding van het meest recente locatieonderzoek voor een AZC in de Gemeente Velsen.

Gelet op de verwevenheid met de bevoegdheden van de Provincie Noord-Holland gaat de brief ook in copie naar de Gedeputeerde Staten van PNH.

Deze brief kan worden gepubliceerd als ingekomen brief.

Met vriendelijke grt,

Bestuur Stichting Samen Santpoort-Zuid

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Aan:
Het college van B&W van de gemeente Velsen

Kopie:
De Raadsleden van de gemeente Velsen,
Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

Datum: 5 juli 2024

Betreft: De laatst geopenbaarde versie van het locatie onderzoek voor een AZC in Santpoort-Zuid:
Bezwaarbrief # 1

Geachte leden van het college van B&W van de Gemeente Velsen,

Aanleiding

Begin 2023 heeft de gemeente Velsen een globale locatieverkenning uitgevoerd naar de geschiktheid van 8 locaties voor de realisatie van een duurzaam/langdurig AZC op land. Aangezien alleen de locaties Handgraaf en Sportpark De Elta als kansrijk werden gepresenteerd, heeft de raad medio 2023 de opdracht gegeven deze locaties verder te onderzoeken. Indien deze locaties in Santpoort-Zuid niet geschikt zouden blijken te zijn, dan zouden andere locaties ook in ogenschouw genomen moeten worden.

Op 12 juni 2024 is de meest recente versie van het door bureau Sweco opgestelde rapport openbaargemaakt. Dit is ongeveer een jaar na de opdracht van de Raad. Deze doorlooptijd was onder meer noodzakelijk omdat aan de ene kant de provincie Noord-Holland en aan de andere kant lokale belanghebbenden (waaronder onze Stichting) gedurende de totstandkoming van het rapport actief bezwaren hebben geuit.

Die terugkoppeling heeft geleid tot herziening van het locatieonderzoek en opeenvolgde versies. Hierdoor is de openbaarmaking van het locatieonderzoek enige keren uitgesteld

Uitkomst van het onderzoek

Belangrijkste uitkomst is dat naast de locaties Handgraaf en De Elta, ook nog andere locaties, te weten Waterloo en Paramaribostraat, en al eerder Grote Buitendijk mogelijk geschikt zijn. Omdat Handgraaf en de Elta echter geclassificeerd zijn als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), dienen conform de provinciale Omgevingsverordening eerst de niet-BPL-locaties verder onderzocht te worden.

Wat wij gaan doen

De Stichting Samen Santpoort-Zuid heeft kennisgenomen van het locatieonderzoek. Na eerste lezing hiervan bleek dit onderzoek echter zoveel vragen op te roepen, dat wij het opportuun achten om het rapport meer verdiepend te onderzoeken. De komende tijd gaan wij hier invulling aan geven. Het is onze intentie om de komende maanden, voorafgaand aan de bespreking in de Raad, u meerdere documenten toe te zenden, waarbij elk document één specifiek aspect van het onderzoek uit zal lichten dat naar onze mening voor verbetering vatbaar is en waar we bezwaren tegen hebben.

Vooraf

Alvorens we daarmee beginnen is het ons inziens van belang te verhelderen waar de criteria waaraan wordt getoetst vandaan komen en wie die heeft gesteld.

Basiscriteria:	Afkomstig van:
1. Minimaal 5 jaar beschikbaar vanaf 2024	Gemeente Velsen
2. Geschikt voor 200 personen	COA / Gemeente Velsen
3. Geschikt voor bebouwing met een bruto vloeroppervlak van ca. 4.500m^2	COA / Gemeente Velsen
4. Oppervlakte perceel minimaal 1,2ha	COA
5. Gemakkelijk aan te sluiten op nutsvoorzieningen	COA
6. In of direct aangrenzend aan een woonwijk	Gemeente Velsen
7. Aanvaardbare reistijd tot voorzieningen	COA / Gemeente Velsen

Bovenstaande basis-critera zijn zg. knock-out criteria: bij niet voldoen valt een locatie meteen af, ongeacht de score op de andere basiscriteria.

Verdiepende hoofdcriteria (die elk onderverdeeld zijn in meerdere sub criteria die we hier niet benoemen)

1. Ecologie
2. Water
3. Bodem
4. Geotechniek
5. Planologie
6. Mobiliteit
7. Civiele Techniek
8. Bijzonder Provinciaal Landschap

Bovenstaande verdiepende hoofdcriteria zijn zg. stoplicht-criteria waaraan een kwantitatieve score wordt toegekend. De locaties worden vervolgens op basis van hun totale score met elkaar vergeleken.

Eerste onderbouwing van onze bezwaren

Deze brief richt zich op de geopenbaarde versie van het door bureau Sweco uitgebrachte locatieonderzoek. Wij hebben aantoonbare voorbeelden dat als gevolg van een aantal – in een enkel geval fundamentele – tekortkomingen in het rapport de conclusies ervan niet volledig gedragen kunnen worden door de onderliggende feiten en dat als gevolg daarvan een aantal locaties ten onrechte als ongeschikt zijn geclassificeerd.

Op basis van de thans bij ons beschikbare kennis, hebben onze bezwaren onder meer betrekking op:

1. **De conservatieve benadering van Sweco:**
   Dit betreft het uitsluiten van locaties op basis van de scores op de verdiepende *hoofd*criteria, waarbij elk hoofdcriterium uitgesplitst is in meerdere sub criteria. Hierbij is essentieel dat de score op elk van deze hoofdcriteria enkel en alleen gebaseerd is op de slechtste score van de aan dat hoofdcriterium onderliggende sub criteria, in plaats van bijvoorbeeld het gemiddelde van de onderliggende sub criteria. Sweco noemt dit zelf een conservatieve benadering, maar wij achten deze methode ongeschikt om onderbouwde conclusies te kunnen trekken over de meest geschikte locaties. Bovendien gaat deze methode niet uit van mogelijkheden maar van onmogelijkheden. De Raad wil bijvoorbeeld echter graag weten wat wel mogelijk is. We realiseren ons dat dit een wellicht wat lastig te doorgronden technisch aspect is van het onderzoek en daarom gaan we dat in onze volgende brief nader uitwerken.

2. **De inconsequente toekenning van scores:**
   Dit betreft het niet consequent toekennen van dezelfde kwantitatieve scores aan de sub criteria bij een gelijkluidende (of soms zelfs exact gelijke -copy/paste-) conclusie ten aanzien van de risico's voor die sub criteria.

3. **De uitsluiting van locaties o.b.v. aanvechtbare stikstofberekeningen:**
   Dit betreft de uitsluiting van locaties op basis van slechts indicatieve stikstofdeposities in nabijgelegen Natura-2000 gebieden. Deze berekeningen zijn mogelijk gebaseerd op aanvechtbare uitgangspunten.

Ad 1: De conservatieve benadering van Sweco

Sweco baseert haar conclusies op de score-uitkomsten van de zeven *hoofd*criteria. De score op elk van deze hoofdcriteria is hierbij gebaseerd op de scores van de bij elk hoofdcriterium behorende subcriteria (in totaal zijn er 33 subcriteria), waarbij het *slechtst scorende* subcriterium volledig de score op het bijbehorende hoofdcriterium bepaalt. Sweco stelt dat dit een conservatieve benadering is.

Los van de vraag of/waarom een conservatieve benadering gewenst is, kan deze methode leiden tot het afvallen van locaties die op basis van de scores op subcriteria prima geschikt zijn en andersom.

Met andere woorden:
De door Sweco gehanteerde methode om conclusies te trekken achten wij ongeschikt om de daadwerkelijke passendheid van een locatie te beoordelen.

Ad 2: De inconsequente toekenning van scores

Wij hebben de beschrijving van de bevindingen en van de conclusies m.b.t. dezelfde subcriteria over de verschillende locaties met elkaar vergeleken. Daarbij is gebleken dat op meerdere plekken eenzelfde bevinding/conclusie op hetzelfde subcriterium tot over de locaties heen verschillende scores leidt. Deze inconsistenties kunnen grote gevolgen hebben voor de eindscore van een locatie, mede omdat (zie ons vorige punt over de conservatieve benadering van Sweco) per hoofdcriterium de score enkel wordt bepaald door het laagst scorende subcriterium.

Met andere woorden:
Verschillende locaties met dezelfde conclusie per sub-criterium krijgen een andere score op dat subcriterium. Bij consistente toepassing zou dat niet mogelijk moeten zijn.

Ad 3: De uitsluiting van locaties o.b.v. aanvechtbare stikstofberekeningen

Wij hebben voor de locaties die door Sweco zijn uitgesloten vanwege de stikstofdepositie ook zelf indicatieve berekeningen in Aerius gemaakt. Aerius is een door de overheid ter beschikking gesteld online rekenprogramma dat in staat is om stikstofdeposities in Natura-2000 gebied uit te rekenen. Tijdens onze berekeningen is gebleken dat de uitkomsten sterk afhankelijk zijn van aannames omtrent (bijvoorbeeld) de routes die aan een AZC gerelateerd autoverkeer aflegt. Door wijziging van routes die door Sweco aangenomen (lijken te) zijn kan grensoverschrijdende depositie worden verminderd.

Vervolgstappen

Bovenstaande betreft een eerste inventarisatie van onze belangrijkste bezwaren. De komende periode gaan wij in ieder geval onze bezwaren verder analyseren. Plus eventueel aanvullende bezwaren. Onze bevindingen zullen we vervolgens onderbouwd en in meer detail in verschillende elkaar opvolgende documenten (één onderwerp plus bezwaren per document) aan u voorleggen.

We gaan ervan uit dat onze vervolgstappen voor u aanleiding zullen zijn om een nieuwe versie van het locatie-onderzoek uit te brengen.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Samen Santpoort Zuid

bestuur@samensantpoortzuid.nl

Aan: Provincie Noord-Holland

Betreft: Zienswijze Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022

Geachte Gedeputeerde Staten,

Hierbij wil ik een zienswijze indienen over het Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022, en dan met name de aanpassing voor de regels over het Bijzonder Provinciaal Landschap (Subparagraaf 6.2.5.2 Beschermd landschap).

Noord-Holland is een prachtige provincie, waar nog veel waardevolle landschappen aanwezig zijn. Door de bescherming van het bijzonder provinciaal landschap door de provincie is het gelukt om woningbouw te combineren met behoud van open gebieden als Waterland, de binnenduinrand, of de Schermer. Hierdoor liggen er nog dorpen vrij in het landschap, ben je vanuit grote steden zo in het groen, en is niet de hele duinrand volgebouwd. Deze afwisseling maakt de provincie (be)leefbaar voor haar inwoners.

Op dit moment is het niet zomaar toegestaan om woningen te bouwen in bijzonder provinciaal landschap als daardoor de zogenaamde “kernkwaliteiten” worden aangetast. De Provincie stelt nu voor om deze regels verregaand aan te passen, waardoor woningbouw ook in de meest waardevolle landschappen mogelijk wordt gemaakt. De naam verandert van Bijzonder Provinciaal Landschap in Beschermd landschap.

In de “Ontwerp herziening” wordt een bouwproject tot 25 woningen mogelijk gemaakt in beschermd landschap, ook als de kernkwaliteiten wordt aangetast. Voorbeelden hiervan zijn een bijzondere historische verkaveling, het vrije zicht op een molen of kasteel, of aardkundige monumenten als oude wadgeulen.

Uit de eigen cijfers van de provincie blijkt dat er al voldoende planologische ruimte is in Noord-Holland om woningen te bouwen. Het is helemaal niet nodig om daarvoor extra ruimte te maken in het landschap. Bovendien is – indien noodzakelijk – ook volgens het huidige beleid woningbouw binnen beschermd landschap al mogelijk, als er sprake is van een groot openbaar belang. Het bouwen van wijkjes van 25 woningen in de meest waardevolle landschappen van onze provincie zal het woningtekort niet oplossen, maar wel het karakter van Noord-Holland verregaand aantasten. Een aanpassing met grote gevolgen die nooit meer is terug te draaien.

Het belangrijkste argument om de regels te versoepelen is het behoud van de leefbaarheid in dorpen. Maar voor die leefbaarheid is er in dorpen vooral behoefte aan betaalbare woningen voor starters en senioren. Met de nieuwe regels kunnen dure vrijstaande woningen in het landschap worden gebouwd. De benodigde senioren- of jongerenwoningen mogen dan elders worden gebouwd. De nieuwe wijkjes aan de randen zullen in de praktijk dus lang niet altijd ten goede komen aan de huidige

bewoners, terwijl de leefbaarheid van het dorp er juist door vermindert, omdat het omliggende landschap wordt verkleind en aangetast.

Ik wil u dan ook vragen om het huidige Artikel 6.59 Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap niet aan te passen, en de ontwikkeling van maximaal 25 woningen waardoor kernkwaliteiten worden aangetast niet op te nemen in de herziening van de Omgevingsverordening. Concreet wil ik u vragen om lid 3 te verwijderen uit Artikel 6.59a Activiteiten in Beschermd landschap.

Met vriendelijke groet,

…….

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	11956
Extern Zaak ID	2146127
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	10.g
Titel	Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	15 januari 2024
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

Provincie Noord-Holland is een traject gestart om samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een Ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord op te stellen. Voor dit Ontwikkelperspectief is een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

A.E. Bas

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143477

lizzy.bas@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 JULI 2024

Kenmerk

2146127/2281476

Uw kenmerk

Betreft: Informerende brief over het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Inleiding
Met deze brief informeren wij u over het gezamenlijk opstellen van een Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (hierna OPNHN). Met het Ontwikkelperspectief wordt een integrale, bovenregionale ruimtelijke visie voor Noord-Holland Noord opgesteld. Dit OPNHN is essentieel om alle grote nationale en bovenregionale ruimtelijke opgaven af te wegen en de juiste keuzes te maken. Welke ontwikkelingen kunnen waar plaatsvinden, als ook om te bepalen waar het Rijk voor nodig is. Wij gaan dit doen in gezamenlijk opdrachtgeverschap met gemeenten in Noord-Holland en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Vraag naar ruimte is groter dan beschikbaar
Noord-Holland Noord bestaat voor een groot deel uit landelijk gebied, waarin grote veranderingen worden voorzien op het gebied van landbouw, natuur, water en energie. Daarnaast zijn er ook opgaven ten aanzien van leefbare steden en regio's. De noodzaak om tot 2030 40.000 woningen te bouwen, de steden en dorpen bereikbaar te houden, de inwoners voldoende recreatiemogelijkheden te bieden, te zorgen voor voldoende werkgelegenheid en de inzet op het behouden en verbeteren van de brede welvaart. Nu al is duidelijk dat niet alles overal kan. De vraag naar ruimte is groter dan beschikbaar. Dit maakt het noodzakelijk dat we de juiste afwegingen en weloverwogen keuzes maken over de ruimtelijke toekomst van NHN en de daarbij behorende investeringen, wet- en regelgeving en instrumentarium.

Ruimtelijk voorstel
De noodzaak van een bovenregionale ruimtelijke visie voor NHN kwam duidelijker naar voren naar aanleiding van de vraag van het Rijk aan de provincies om tot een Ruimtelijk Voorstel te komen. Dit ter voorbereiding op de Nota Ruimte waar het Rijk aan werkt. In het Ruimtelijk Voorstel geven de provincies aan hoe de nationale opgaven in het fysieke domein een plek kunnen krijgen. In het eerste Ruimtelijk Voorstel van provincie Noord-Holland zijn de grote ruimtelijke

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

vraagstukken geagendeerd waar de provincie de komende jaren gezamenlijk aan wil werken. Uw Staten hebben het concept Ruimtelijk Voorstel besproken en zullen in september de startnotitie Regie op de ruimte, het vervolg op het Ruimtelijk Voorstel, behandelen.

Analysedocument NHN
Als input voor het Ruimtelijk Voorstel vanuit Noord-Holland Noord heeft de provincie een Analysedocument Noord-Holland Noord opgesteld, met betrokkenheid van gemeenten, hoogheemraadschap en andere relevante stakeholders. In dat Analysedocument staan feitelijk en agenderend de 21 ruimtelijke hoofdopgaven voor Noord-Holland Noord beschreven. Wij hebben dit Analysedocument op 5 december 2023 ter informatie aan uw Staten gestuurd. Ook hebben wij een brief gestuurd aan de colleges B&W in Noord-Holland Noord waarin wij toezeggen om het Ontwikkelperspectief gezamenlijk op te gaan stellen. Het Analysedocument vormt hiervoor de basis.

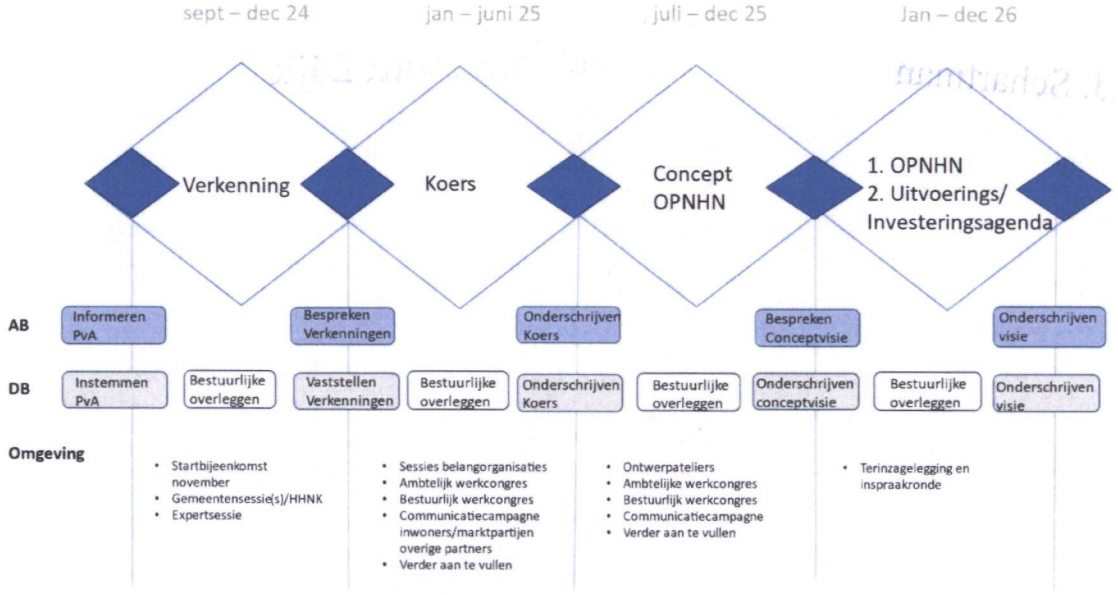
Gezamenlijke aanpak
Waar het Ruimtelijk Voorstel een product is van de provincie wordt het OPNHN vanuit gezamenlijk opdrachtgeverschap opgesteld door: de provincie, de 17 gemeenten in NHN en het hoogheemraadschap. Vanuit de gedachte dat de samenhang tussen de ruimtelijke opgaven groot is en de grenzen van gemeenten en deelregio's overstijgen. Daarbij zijn provincie, gemeenten en het hoogheemraadschap zich ervan bewust dat handelen vanuit ieders eigen bevoegdheden onvoldoende is om oplossingen te vinden voor de opgaven. Tot slot is dit traject van groot belang voor de positionering van de regio en de afstemming met het Rijk over te maken keuzes. Het Rijk heeft toegezegd waar mogelijk medewerking te verlenen en kennis in te brengen (kamerbrief 173 van 23 juni 2023).

Gewenst resultaat
Het Ontwikkelperspectief NHN biedt een wenkend toekomstperspectief. Een gezamenlijk beeld van ambities, hoofdopgaven, samenhangende keuzes en consequenties van deze keuzes en hoe zich dat vertaalt in de fysieke leefomgeving. Hierbij wordt zoveel mogelijk richting gegeven aan de daarbij benodigde transities in NHN. Ook biedt het een integraal, overkoepelend verhaal voor NHN. Dit verhaal geeft een basis aan Rijk, provincie, gemeenten en hoogheemraadschap om keuzes en afspraken te maken over oplossingsrichtingen en maatregelen in het ruimtelijk domein. Bij het OPNHN komt een regionale uitvoerings- en investeringsagenda, waarin gezamenlijke afspraken worden gemaakt.

Vervolgstappen
Het opstellen van het Ontwikkelperspectief NHN en de daarbij behorende investerings- en uitvoeringsagenda loopt van september 2024 tot december 2026. Deze periode is verdeeld in vier fasen, waarin (deel)producten worden opgeleverd.

Fase		Deelproduct
1.	Verkenning: gezamenlijk agenderen en verdiepen van onderwerpen	Aangevuld en verdiept (gezamenlijk) Analysedocument NHN
2.	Koers: gezamenlijk onderzoeken, verkennen en analyseren	Oplossingsrichtingen (koers)
3.	Gezamenlijk werken aan het bovenregionale, integrale verhaal	Concept Ontwikkelperspectief NHN
4.	Gezamenlijk keuzes maken en besluitvorming	Definitief Ontwikkelperspectief NHN en investerings- en uitvoeringsagenda

In onderstaand schema is deze fasering uitgewerkt en is de betrokkenheid van ons college (DB) en uw Staten (AB) aangegeven.



Er wordt een projectorganisatie ingericht met onder andere een stuurgroep waarin gedeputeerde Rommel zitting heeft, een ambtelijk opdrachtgeversoverleg, een gezamenlijk ambtelijk kernteam van provincie, gemeenten en hoogheemraadschap en een communicatiewerkgroep. Deze laatste werkgroep zal ook een strategie opstellen om andere relevante stakeholders op het gebied van economie, landbouw, natuur, energie, woningbouw, water enzovoort goed te betrekken bij de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief. Ook zal er, samen met het traject Regie op de ruimte, een plan voor burgerparticipatie worden opgesteld.

Tot slot
Wij willen uw Staten goed informeren en betrekken bij het opstellen van het Ontwikkelperspectief. Dit najaar zal een startbijeenkomst georganiseerd worden waarvoor wij ook uw Staten zullen uitnodigen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16126
Extern Zaak ID	2265887
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	10.h
Titel	Ruimte: Voortgang implementatie Omgevingswet (C-agenda 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de voortgang van de implementatie van de Omgevingswet in het eerste half jaar van 2024.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

C. Meerman

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143632
chris.meerman@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 JULI 2024

Kenmerk

2265887/2265890

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsbrief implementatie Omgevingswet eerste zes maanden 2024

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Voortgang implementatie Omgevingswet en Digitaal Stelsel Omgevingswet provincie Noord-Holland

Inleiding
Na vijf keer uitstel is de Omgevingswet (hierna: Ow) op 1 januari 2024 daadwerkelijk in werking getreden. De afgelopen maanden verloopt de inwerkingtreding vrij geruisloos. De inwerkingtreding is een eerste belangrijke stap in het implementeren van de stelselwijziging in de fysieke leefomgeving en het bijbehorende Digitale Stelsel Omgevingswet (hierna: DSO). Eind vorig jaar hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken binnen provincie Noord-Holland (brief d.d. 17 oktober 2023, kenmerk 2065234/20655261). Met deze brief informeren wij u over de voortgang en ervaringen het eerste half jaar van 2024.

Ervaringen eerste half jaar
De inwerkingtreding van de Ow en het DSO is het afgelopen half jaar over het algemeen rustig en soepel verlopen. Dat blijkt uit eigen ervaringen, de signalen vanuit gemeenten, omgevingsdiensten en andere ketenpartners, maar ook uit de Kamerbrief van de stelselverantwoordelijke minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Aanvragen voor activiteiten op provinciale wegen en vaarwegen komen binnen via het Omgevingsloket[1] en worden tijdig afgehandeld. Onze omgevingsverordening is begin dit jaar succesvol gewijzigd. Ook het daarbij behorende voorbereidingsbesluit is bekendgemaakt en ontsloten via het DSO. Gelukkig lijkt het DSO stabiel en waren beheersmaatregelen niet nodig. Wij hebben kleine technische

[1] Het Omgevingsloket (https://omgevingswet.overheid.nl/home) is de centrale plek waar digitale informatie over de leefomgeving onder de Omgevingswet samenkomt. Zo kan iedereen deze informatie op 1 plek bekijken, een vergunningcheck uitvoeren, en/of een omgevingsverguning aanvragen. Het Omgevingsloket is onderdeel van het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

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

opstartperikelen ervaren die vrijwel meteen opgelost konden worden, maar er hebben zich geen grote problemen voorgedaan.

Er kwamen - zoals verwacht - opmerkingen van gebruikers van het Omgevingsloket over de hoeveelheid en complexiteit van de vragen in de vergunningencheck van het Omgevingsloket. Verschillende overheden bespreken deze vragen landelijk met elkaar, om zo activiteiten in de fysieke leefomgeving beter op elkaar af te stemmen, dubbele vragen eruit te halen en taalgebruik eenvoudiger te maken. Daarnaast kwamen er vragen over hoe om te gaan met beschermde plant- en diersoorten. Voor elke initiatiefnemer die activiteiten wil ondernemen in de fysieke leefomgeving wordt dankzij de interprovinciale Beschermde Soorten Indicator (BeSI) in het DSO duidelijk dat er ook rekening moet worden gehouden met beschermde plant- en diersoorten. Door voorlichting over het gebruik van de BeSI, is de tool toegankelijker gemaakt. Daarnaast ontvangen gemeenten duidelijkere informatie over de BeSI zodat zij hun inwoners beter kunnen inlichten. Het toegankelijker, eenvoudiger en begrijpelijker maken van procedures en informatie gaat de komende maanden door.

Ook van gemeenten en omgevingsdiensten ontvangen we signalen dat de inwerkingtreding rustig en soepel is verlopen. In elke regio is er een samenwerkingsoverleg met alle lokale en regionale (overheids)partners waar ook de provincie aan deelneemt. Een overleg waar kennis en ervaringen worden gedeeld, en waar verkend wordt of nadere afspraken over de onderlinge samenwerking nodig zijn. De gemeenten hadden zich individueel, maar ook samen met andere overheden goed op de invoering voorbereid en hun organisaties daarop ingericht. De verwachte grote hoeveelheid aanvragen en vragen in de eerste maanden is uitgebleven. Grote technische problemen hebben zich ook hier niet voorgedaan.

Uit de Kamerbrief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de voortgang van de implementatie van de Ow blijkt onder meer dat de capaciteit van de Landelijke Voorziening van het DSO ruim voldoende is voor het huidige gebruik.[2] In de voortgangsbrief staat ook dat:

- de beschikbaarheid van het Omgevingsloket voldoet aan de gestelde normen.
- issues die het Omgevingsloket raken, adequaat zijn opgelost. Totaal waren iets minder dan vierhonderd issues gemeld, waaronder klachten of wensen.
- naar aanleiding van issues er (enige) hinder voor gebruikers is geweest. Deze heeft – op basis van de huidige informatie hierover – de vergunningverlening en planvorming niet wezenlijk geraakt.
- het calamiteitenmanagement dat ingeregeld is om ernstige verstoringen in de dienstverlening op te pakken, in de eerste maanden van dit jaar geen enkele maal is ingezet.

Omgevingsverordening NH2022
De Omgevingsverordening NH2022 is gepubliceerd in het DSO en is begin dit jaar ook al succesvol gewijzigd. Wel hebben we twee kleine

[2] Voortgangsbrief implementatie Omgevingswet eerste kwartaal 2024, Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, d.d. 17 april 2024, nr. 2024-0000227265.

aandachtspunten gesignaleerd die we landelijk agenderen in het kader van de doorontwikkeling van het DSO:

1. De provincie wijzigt de inhoud van de artikelen, bijlagen en werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2022 door middel van een vast, herkenbaar, cyclisch proces. Een aandachtspunt in dit kader is dat het in het DSO vooralsnog niet mogelijk is om twee besluiten op dezelfde dag in werking te laten treden. Hierdoor hebben wij de planning van de wijzigingscyclus moeten aanpassen. Het gevolg hiervan is dat wij de inwerkingtredingsdatum van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen ronde 2024-II hebben verplaatst naar 1 februari 2025. Voorheen was dit 1 januari 2025, tegelijk met de jaarlijkse herziening van de inhoud van de artikelen. De aanpassing in de planning geldt in principe ook voor de toekomstige tweede ronden van het jaar. Wij zijn voornemens om dit aangepaste proces te evalueren wanneer er veranderingen zijn in het landelijk systeem.

2. Daarnaast is een aandachtspunt de gebruiksvriendelijkheid van het raadplegen van de kaarten(viewers) die horen bij de Omgevingsverordening in het DSO. Het Omgevingsloket biedt helaas geen duidelijk totaaloverzicht van alle werkingsgebieden van de Omgevingsverordening en hoe die zich tot elkaar verhouden. Daarom hebben wij daarnaast een eigen viewer om dit zichtbaar te maken.[3] Deze viewer is voor iedereen via onze webpagina beschikbaar.[4]

Vergunningverlening
Tot en met mei van dit jaar zijn er via het Omgevingsloket 770 aanvragen en meldingen ingediend, waarvan de provincie het bevoegd gezag is. Van deze aanvragen hebben er 351 betrekking op de provinciale wegen/vaarwegen. Deze komen rechtstreeks bij de provincie Noord-Holland binnen. De overige aanvragen worden door de omgevingsdiensten behandeld. Het totaal aantal aanvragen ligt hoger omdat een initiatiefnemer meerdere aanvragen tegelijkertijd kan indienen. In de meeste gevallen is de gemeente dan het bevoegd gezag. De gemeente vraagt de provincie of de verantwoordelijke omgevingsdienst om advies en/of instemming. Het DSO biedt een samenwerkingsruimte voor ketenpartners voor deze meervoudige vergunningaanvragen en tevens voor adviesvragen. De provincie Noord-Holland heeft aan 12 samenwerkingen deelgenomen.

Nieuwe werkprocessen
Het in de praktijk werken met de interne werkprocessen die nieuw zijn ingericht vanwege de Ow, is eigenlijk pas net begonnen. Medio december '23 hebben we de gemeenten geïnformeerd over de veranderde werkwijze met betrekking tot hun omgevingsvisies en omgevingsplannen. Eerder hebben we u deze brief ter kennisname toegestuurd (brief d.d. 21 december 2024, kenmerk 2155077/2155080). De essentie van de nieuwe werkprocessen is dat we (vroeg)tijdig afstemmen met gemeenten over de inzet van hun

[3] https://geoapps.noord-holland.nl/GeoWeb/Viewer/?app=20a6c8a07610469aad9d8ccc0f57bf5f
[4] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen

instrumenten en daarbij het uitgangspunt hanteren uit onze omgevingsvisie: *lokaal wat kan, regionaal wat moet.* Voor ons is het ook nog zoeken naar hoe we daar in de praktijk vorm aangeven. Dit doen we gaandeweg en in gezamenlijkheid met gemeenten. We zullen regelmatig reflecteren op de werking en het effect van de nieuwe werkwijzen. Waar nodig passen we onze werkwijzen aan.

Servicepunt Provincie Noord-Holland (PNH)
De inwerkingtreding van de Ow heeft niet tot meer vragen geleid bij het Servicepunt PNH. Vragen over de Ow en vergunningen worden zoals verwacht vooral aan gemeenten en omgevingsdiensten gesteld. Maar ook van hen zijn geen signalen ontvangen dat ze overspoeld zijn/worden met vragen. Bestaande vergunninghouders weten in de regel bij wie ze moeten zijn.

Aandachtspunten komende periode
Enige terughoudendheid met het trekken van conclusies is wel geboden. Het DSO is de afgelopen maanden nog niet volop gebruikt omdat er eind vorig jaar nog een hausse aan aanvragen onder oud recht zijn gedaan. Gemeenten en omgevingsdiensten zijn nog steeds druk bezig met het afhandelen daarvan. Ook zijn er nog weinig complexere, meervoudige aanvragen ingediend. Gemeenten hebben daarnaast overgangsrecht als het gaat om het maken van bijvoorbeeld een omgevingsvisie of een omgevingsplan. Zij moeten voor een belangrijk deel dus nog gaan werken met het DSO. Ook voor de provincie geldt dat we met een aantal nieuwe instrumenten nog moeten leren werken, zoals het projectbesluit (opvolger van het provinciaal inpassingsplan) en het programma (de niet-juridische uitwerking van de omgevingsvisie en het beleidsinstrument van gedeputeerde staten).

De inwerkingtreding is zoals bekend gestart met een DSO dat nog niet af is. De noodzakelijke afbouw, uitbouw en doorontwikkeling naar het afgesproken niveau vindt de komende jaren plaats. Via het IPO zullen we hierop onze inbreng blijven leveren. Ook de lokale software (en die van 7 andere provincies) wordt verder ontwikkeld. Het testen van nieuwe instrumenten en toegevoegde functionaliteiten in het DSO gaat onverminderd door. Dit doen we waar nodig samen met ketenpartners.

De grote uitdaging is en blijft om als lokale en regionale (overheids)partners samen het gedachtegoed van 1 meewerkende overheid verder uit te werken, zodat inwoners en ondernemers daadwerkelijk de beoogde voordelen gaan ervaren.

Monitoring werking Omgevingswet
Om goed zicht te houden op de werking van de Omgevingswet heeft de minister vanuit zijn stelselverantwoordelijkheid een systeem van evaluatie en monitoring ingericht. Dit systeem bestaat uit diverse monitors[5], de instelling van de Evaluatiecommissie Omgevingswet (hierna: EcO) en de benoeming van een regeringscommissaris. Bij een aantal van deze monitors zijn provincies via het IPO betrokken.

De EcO voert naast een (wettelijke) evaluatie, 5 en 10 jaar na inwerkingtreding, ook jaarlijkse reflecties uit. De EcO is al gestart met

[5] Een monitor van het DSO, een financiële monitor gericht op de baten en lasten van de verschillende overheden over werking van de Ow, en de monitoring van de maatschappelijke doelen van de Ow.

een onderzoek naar het gebruik van decentrale regels (waaronder de omgevingsverordening) en de buitenplanse omgevingsplan activiteit. Voor beide onderzoeken worden ook de provincies benaderd.

Omdat er op landelijk niveau een uitbreid systeem van evaluatie en monitoring is ingericht en we daar handig gebruik van kunnen maken, beperken wij de monitoring tot:

- reflecties op de nieuwe werkprocessen rondom de instrumenten van de Omgevingswet, en
- het evalueren van ervaringen van gebruikers met onze toepasbare regels[6] ten behoeve van onder meer de Vergunningcheck in het Omgevingsloket.

De informatie die de verschillende trajecten opleveren zullen wij zodra beschikbaar en relevant met u delen.

Tot slot
Op basis van de ervaringen uit het eerste half jaar van de Ow kunnen we nog geen conclusies trekken over de werking van de wet. We blijven samen met het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, omgevingsdiensten en andere ketenpartners werken aan vervolgstappen in de implementatie en zorgen voor verbeteringen in de uitvoering.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

[6] Toepasbare regels zijn de vertaling van de juridische regels uit bijvoorbeeld de Omgevingsverordening NH2022 naar begrijpelijke vragenbomen voor initiatiefnemers.

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Aan: Het college van B&W van de gemeente Velsen

Kopie:
De Raadsleden van de gemeente Velsen,
Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

Datum: 26 juli 2024

Betreft: Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen, ons bezwaar aangaande de scoremethodiek op de hoofdcriteria
Bezwaarbrief # 2

Geachte leden van het college van B&W van de gemeente Velsen,

Aanleiding

In onze brief van 5 juli 2024 hebben wij uiteengezet waarom wij het nodig achten om het door bureau Sweco uitgebrachte locatieonderzoek m.b.t. de vestiging van een AZC in Velsen nader te analyseren. In die brief hebben we ook een overzicht gegeven van onze drie eerste bezwaren.

In deze brief onderbouwen we ons bezwaar tegen de – zoals Sweco het zelf op pagina 8 van haar locatieonderzoek noemt – *conservatieve* benadering van de scorebepaling op de hoofdcriteria in de verdiepende analyse. Dit raakt aan de kern van de gehanteerde scoremethodiek.

Onze bezwaren zijn tweeledig:

- De keuze van Sweco om conservatief (streng) op alternatieve locaties te selecteren is, wat SSSZ betreft, niet passend en op zijn minst opmerkelijk te noemen. Er moet gezocht worden naar *reële* (realistische) alternatieve locaties om te voldoen aan de Omgevingsverordening (OV) van de Provincie, aangezien de voorkeurslocaties van de gemeente BPL-gebied zijn. Het onderzoek beoogt nu echter aan te tonen dat een alternatieve locatie pas geschikt als het door een *extra strenge* selectie is gekomen. Indien de uitkomst van het locatieonderzoek moet zijn dat minimaal één plek in Velsen geschikt is voor een AZC, dan impliceert deze extra strenge selectie dat de niet-BPL-locaties eerder (en te snel) afvallen ten opzichte van de wel-BPL-locaties. Dit terwijl die afgevallen niet-BPL-locaties wellicht prima als reëel alternatief hadden kunnen dienen.

  Dat is niet in overeenstemming met de Omgevingsverordening (OV) PNH die stelt dat het voldoende is dat een alternatieve locatie *reëel* is en dus niet (bijna) *ideaal* hoeft te zijn. Met andere woorden, door de hele strikte eisen van de Gemeente vallen alternatieve locaties ten onrechte af. Op die manier wordt niet voldaan aan de OV PNH.

- Als je de keuze maakt om streng te selecteren (nogmaals: SSSZ maakt daar bezwaar tegen), zorg er dan voor dat het correct wordt toepast. Namelijk zodanig dat alleen de *allerbeste* locaties overblijven (en dat mindere locaties afvallen, ook al zijn die een voldoende reëel alternatief). Dat is in het Sweco-onderzoek echter niet het geval, integendeel. Dit lichten wij hieronder toe.

De conservatieve (strenge) Sweco-scoremethodiek in de verdiepende analyse

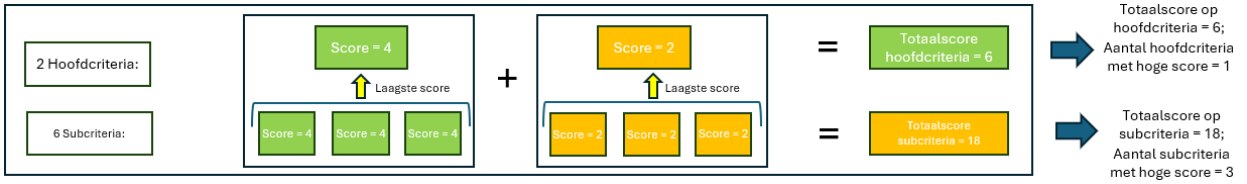
Locaties die door stap 1 (de basisanalyse met de basiscriteria) zijn gekomen, worden daarna in stap 2 verdiepend onderzocht. Of een verdiepend onderzochte locatie geschikt is, hangt af van de uitkomsten op de zeven hoofdcriteria van de verdiepende analyse. Zie daarvoor onze vorige brief van 5 juli 2024. Onder de zeven verdiepende *hoofd*criteria zitten in totaal 33 verdiepende *sub*criteria. De score op elk hoofdcriterium is hierbij gebaseerd op de scores van de bij dat hoofdcriterium behorende subcriteria. Echter, alleen het *slechtst scorende* subcriterium bepaalt *volledig* de score op het bijbehorende (bovenliggende) hoofdcriterium. Sweco stelt dat dit een conservatieve (lees: strenge) benadering is.

Wat gebeurt er daardoor?
Deze methode kan leiden tot het afvallen van locaties die op basis van de scores op subcriteria prima geschikt zijn en

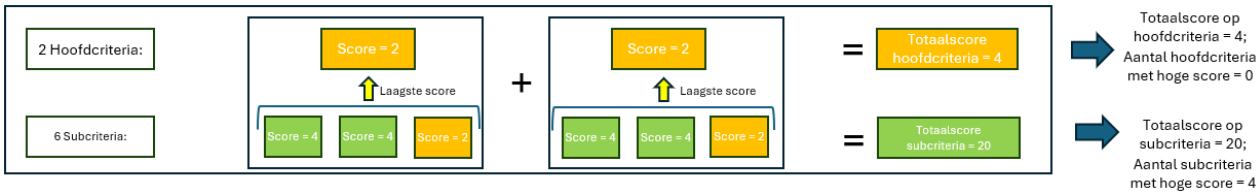
andersom. Met andere woorden: de door Sweco gehanteerde methode om conclusies te trekken is daarom niet passend om de daadwerkelijke geschiktheid van een locatie te beoordelen.

Dit lichten wij als volgt toe aan de hand van een vereenvoudigd voorbeeld-locatieonderzoek met twee percelen op basis van twee hoofdcriteria met elk drie subcriteria. Uit dit voorbeeld blijkt dat, als gevolg van de door Sweco gehanteerde focus op de hoofdcriteria, het *minst geschikte* perceel de *hoogste score* in dit locatieonderzoek krijgt:

Perceel 1:



Perceel 2:



Uitleg van de afbeeldingen:
Als we – zoals Sweco in haar locatieonderzoek doet – alleen kijken naar de score op de *hoofd*criteria, dan komt perceel 1 als beste uit de bus: de *totaal*score op de hoofdcriteria is 6 (van perceel 2 bedraagt deze totaalscore 4) en het aantal hoofdcriteria met een *hoge* score van 4 bedraagt één (bij perceel 2 bedraagt dit aantal nul).

Indien we echter focussen op de subcriteria (daar zitten immers de echte risico's die Sweco heeft ingeschat), dan volgt een volledig omgekeerd beeld: Perceel 2 komt nu als beste uit de bus. Immers, de *totaal*score op de subcriteria bedraagt 20 (bij perceel 1 bedraagt dit 18) en het aantal subcriteria met een *hoge* score van 4 bedraagt vier (bij perceel 1 hebben slechts drie subcriteria een hoge score van 4).

Onze conclusie:

Door het eindoordeel afhankelijk te maken van de "conservatieve" totaalscore en het aantal hoge scores op **hoofdcriteria niveau** is in de Sweco-methodiek van locatiebeoordeling de relatie met de werkelijke risico's (de subcriteria) **verloren** gegaan**. Op deze manier wordt niet duidelijk wat (realistische) alternatieve locaties zijn.**

Dit effect manifesteert zich in het Sweco onderzoek het sterkst bij onder meer de locaties Action Planet en Grote Buitendijk. Onderstaande tabel geeft voor de verdiepend onderzochte locaties de pessimistische score volgens Sweco weer (tweede kolom) en de realistische score indien deze score op elk hoofdcriterium niet wordt bepaald door het slechtst scorende onderliggende subcriterium, maar door het gemiddelde van de onderliggende subcriteria (derde kolom):

Locatie	Methode Sweco (score per hoofdcriterium = minimum van de subcriteria = pessimistisch/streng)	Methode SSSZ (score per hoofdcriterium = gemiddelde van de subcriteria = realistisch)
Waterloo	31	35
Action Planet	19	30
Santpoortse Dreef	22	28
Valckenhoeflaan	23	31
Paramaribostraat	23	33
Sportpark De Elta	26	31
Handgraaf	24	29
Grote Buitendijk	19	29
Maasstraat	26	33

De tabel laat zien dat volgens de *pessimistische/strenge* Sweco methode de locaties Grote Buitendijk en Action Planet onderaan eindigen op relatief grote afstand van de andere locaties. Volgens de *realistische* methode eindigen deze twee locaties echter niet onderaan en is het verschil met de overige locaties veel kleiner geworden. Overigens blijft ook na deze correctie het *aantal* hoofdcriteria waarop relatief laag wordt gescoord wel hoger bij Grote Buitendijk en Action Planet (dit is niet in de tabel zichtbaar), maar dat is weer het gevolg van een *inconsistente* scoretoekenning op de subcriteria aan de diverse locaties. Dit wordt het onderwerp van een volgende brief.

Tot slot een aantal vragen m.b.t. de gevolgde methodiek:

1. Wie heeft besloten dat er een conservatieve benadering moet worden toegepast?
2. Waarom is besloten dat er een conservatieve benadering moet worden toegepast?
3. Hoe vaak heeft Sweco een locatie onderzoek met een dergelijke getrapte afwegingsmatrix (hoofdcriteria én onderliggende subcriteria) in Nederland uitgevoerd en voor welke gemeenten?
4. Hoe vaak heeft Sweco deze *conservatieve* methode toegepast en voor welke gemeenten? Voor zover wij kunnen nagaan is dat nergens anders toegepast. Is dat correct?
5. Is in eerdere versies van het rapport ook gebruik gemaakt van deze conservatieve methode? Zo ja, hoe kan het dan zijn dat blijkens de BPL-analyse in een eerdere versie niet Paramaribostraat of Waterloo, maar Grote Buitendijk bovenaan eindigde en aanbevolen werd nader te onderzoeken (zie pagina 101 van het locatieonderzoek)? Hoe is deze inconsistentie te verklaren?

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Samen Santpoort Zuid

bestuur@samensantpoortzuid.nl

Geachte heer Beemsterboer, beste Provinciale Statenleden,

Mijn naam is …en graag zou iets aan u willen meegeven m.b.t. de herziening van de omgevingsverordening NH dit najaar en het Heemskerkerduingebied (buitengebied).

Ik ben zo'n 2 jaar geleden begonnen met verkennen wat de mogelijkheden zijn voor een woonvergunning/eigen huisnummer voor een bestaand vrijstaand gebouw naast de woning van mijn ouders, zodat ik deze kan renoveren en kopen of huren van mijn ouders wanneer zij met pensioen gaan en hun (nu bedrijfswoning) omzetten naar een reguliere woning zoals beschreven in de Partiële herziening Heemskerk Buitengebied 2017.

Na een verkennend gesprek met de gemeente merk ik dat deze welwillend is, maar wijst naar de huidige Omgevingsverordening van de Provincie in paragraaf 6.14 kleinschalige ontwikkelingen waarin staat dat het aantal burgerwoningen niet mag toenemen, dit voorkomt volgens hun de mogelijkheid om hier een permanente woonvergunning voor te uit te geven.

Echter, er een Bed & Breakfast vestigen of een mantelzorg woning van maken (inclusief eigen huisnummer, bijv. 16A én eigen gas, water lichtaansluiting) en er wonen mag wél. Dat voelt voor mij heel krom in deze tijd van woningnood. De optie tot mantelzorgwoning is voor veel mensen geen optie, het brengt een enorm financieel risico met zich mee. Als de persoon waarvoor gezorgd wordt zou komen te overlijden dan moeten de keuken en badkamer eruit gesloopt worden, en het gebouw kan dan niet gekocht worden voor het volledig gerenoveerd wordt. Dat is financieel gezien een flinke strop en niet realistisch voor een zelfstandig toekomstperspectief. Zonde, want veel van de gebouwen zijn nu niet echt actief of agrarisch meer in gebruik en ze zouden mooi benut kunnen worden om te helpen met de woningnood. Ik vroeg me af of er in de herziening hier ook rekening mee wordt gehouden?

Ik snap de wens om geen nieuwbouw te creëren in dit gebied, maar in de bestaande bebouwing de mogelijkheid scheppen zou voor veel jongeren die nu nog inwonend bij hun ouders verblijven echt een mooie oplossing zijn, veel van de bijgebouwen in dit gebied zijn in dezelfde stijl gebouwd als de woningen en hebben ook een zeer karakteristiek uiterlijk. Bij het staken van de agrarische bedrijfsactiviteiten en het omzetten van bedrijfswoning naar reguliere woning moeten veel van deze bijgebouwen (als ze boven de 60m2 zijn heb ik begrepen) worden afgebroken. Dit zou eeuwig zonde zijn. Ik weet niet of dit bij de herziening in overweging wordt genomen, maar dat zou in mijn optiek zeker het meenemen waard zijn.

Het zou in ons gebied meerdere vliegen in een klap betekenen. Het levert (een tiental, tot tientallen) woningen op, zonder het karakter of de werking van het gebied ernstig aan te tasten, je hergebruikt en behoud bestaande gebouwen naast nu veelal particuliere woningen die de karakteristieke bouwstijl van het duingebied hebben en je verduurzaamd deze gebouwen direct. Voorheen werd dit in het gebied hier en in mijn straat ook veelvuldig

gedaan, ik kan misschien wel 30 voorbeelden noemen waar dit heeft plaats gevonden en bijgebouwen zijn omgevormd tot woningen. Zo hebben we karakteristieke gebouwen uit 1930 en 1960 die hierdoor behouden zijn gebleven in onze straat, echter met de huidige OV NH kan dit nu niet (meer). Dat is echt heel jammer! Wellicht kunnen jullie dit ter overweging meenemen als dit nog niet het geval is bij de voorliggende herziening.

Voor een visueel beeld, zie hier het bijgebouw (rechts) waar ik het zelf een vergunning voor aan het onderzoeken was en een bijgebouw iets verderop in de straat, met nieuwe kozijnen en een renovatie aan de binnenzijde kunnen deze gebouwen prima dienen als woning om te helpen met de woningnood! Het lijkt mij ook vele malen duurzamer dan elders hele nieuwe gebouwen te moeten bouwen als hier prima hele gezinnen in kunnen wonen.

Met hartelijke groet,




22 Luttik Cie
Heemskerk, Noord-Holland
Google Street View
sep 2022
Meer datums bekijken
k Cie

De Leden van de Provinciale Staten
Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001DA Haarlem

INGEKOMEN 16 JULI 2024

Geachte Leden

Ik spreek hierbij mijn verontrusting uit hoe het economische leven in Den Helder zich ontwikkelt.
Toen de Koninklijke Marine ruimte bood dat economische bedrijven zich konden vestigen, waaronder de aanleg, onderhoud van booreilanden en aanverwante ondernemingen.
Helaas is dat teruggelopen, en wel heel fors.
Recentelijk las ik dat Den Helder met de Provincie een overeenkomst heeft gesloten waarin de energietransitie, ofwel het plaatsen van electriciteit opwekkende windturbines in de Noordzee, op het Nederlandse deel wordt geoutilleerd en ondersteund.
Aangezien IJmuiden een geduchte concurrent van Den Helder is, zie ik die transactie heel vaag tot stand komen.
Ik zie dus weinig resultaat komen van die overeenkomst, vooral dat veiligheid bij het plaatsen van die windturbines ook ter sprake komt. Als ik langs de N9 rijd, zie ik vaker dan mij lief is de wieken of rotors naast de standaard liggen. Natuurlijk kan het te maken hebben met de lage technische vermogens van deze turbines, maar dat kan op zee ook gebeuren. Ik wil geen negativiteit opwekken, maar veiligheid voor de werkers en mogelijke omgeving, zoals de scheepvaart is voor mij heel erg belangrijk. Wat te doen bij mist, echte zware hangende mistbanken. Zijn de radars aan boord van de schepen voldoende om de naderende posities van windturbines te detecteren? Hoe staat het met de pleziervaart, hebben zij ook goed werkende middelen om de windturbine locaties ten tijde van mist te ontdekken?

Ik heb nu een voorstel en wel als volgt.
Als de infrastructuur van Den Helder wordt verbeterd, dan zullen bedrijven zich ook in Den Helder vestigen. De energietransitie hoeft niet te worden uitgevoerd.
Aan de hand van wat wijzigingen in de huidige infrastructuur situatie wil ik dit toelichten.

Als Den Helder Airport wordt uitgebreid met een verruiming van landings- of startbanen en vergunning wordt verleend aan vliegtuigmaatschappijen om een tussenlanding te maken en gebruik te maken van brandstof tanken, het opladen en dergelijke, dan zal dat ook zich verder verbreiden in de binnenlandse luchtvaart.

Door het verder outilleren van Den Helder Airport, waarbij de vluchtbewegingen ver achterblijft in vergelijking met Schiphol, maar ook het moeilijk op gang komen van Luchthaven Lelystad, dacht ik aan deze mogelijkheid. Wat de plof zone aangaat is de grens hiervan ver van het vliegveld verwijderd. Voorts is er een bedrijventerrein, te weten Kooypunt, nabij waar nog veel ruimte ligt dat door bedrijven benut kan worden. Daarentegen is een bedrijf als EXPRO, Winder Limmen het ernaast liggende bedrijf mogelijk te verplaatsen naar een andere locatie elders op het industrieterrein. De landings- of startbaan zouden kunnen liggen tussen bomenrij van 's Heeren Loo tot aan het Kooypunt.

De spoordijk (Afbeelding III), die enkel spoor bevat, komt net als de Schipholtunnel ondergronds te liggen en zal van voorbij de overgang aan de Schorweg in Breezand ondergronds kunnen gaan. Tevens kunnen dan dubbele spoorlijnen aangelegd worden.
De spoorbrug over het NoordHollands kanaal zal verdwijnen, wat door de scheepvaart alleen maar wordt toegejuicht omdat in winterse tijden de metalen ophaalbrug niet door bevriezing kan vastlopen, waardoor het scheepvaartverkeer ongehinderde doorgang ondervindt.
Het huidige viaduct over de N9 wordt gelijkvloers zodat de N9 een vlakke weg wordt. Het resultaat zal zijn dat de doorgang minder aanrijdingen en dergelijke en daardoor veiliger zal plaatsvinden.
Waar de spoortunnel na de overgang Schorweg begint, eindigt deze voorbij de overgang Korte Vliet in Den Helder, waarna ze bovengronds voor de kruising Doggersvaart, Den Helder komt. Door het aanleggen van dubbele spoorlijnen voor het visa versa reizigersverkeer toenemen, maar ook bedrijven zullen vaker gebruik van het spoorverkeer maken.
De vaak in de donkere dagen voorkomende poging tot zelfmoord door de overgangen te bezetten als treinverkeer nadert, wordt hierbij opgeheven, wat voor de machinisten of treinbestuurders minder tot geen depressies oplevert.

De Schoolweg (Afbeelding IV) in Julianadorp kan tot een tunnelweg omgeturnd worden.
De bedrijven die in het spoor liggen van de landingsbanen, kunnen worden uitgekocht, evenzo de woningen die daar liggen.
De bollenbedrijven klagen over de vaak voorkomende lage grondwaterstand en omdat het bollenland geen rijke voedingsgrond heeft is dit rampzalig omdat besproeiing regelmatig nodig is, maar dat de voorraad zoet water ook slinkt. Ik zie aankomen dat ze graag met hun bedrijf willen verhuizen. Als daarentegen aan de inwoners van Den Helder en Julianadorp voorgelegd wordt of ze willen kiezen voor werkgelegenheid en geluidsvrij te wonen of dat ze hier weerstand tegen bieden, dan voorzie ik dat de meesten kiezen voor werkgelegenheid.

Door middel van geluidswallen, zoals bij Schiphol, kan het geluidsvrij wonen grotendeels worden tegemoetgekomen.
Door het uitvoeren van deze maatregelen zal Den Helder aantrekkelijker worden voor grote bedrijven om zich te vestigen. Op het ogenblik is Total al gevestigd, wie weet volgen er meer.

Bewust heb ik mij tot u gericht, omdat de sfeer in de Gemeenteraad van Den Helder verre van constructief is, waarbij zelfs een Raadslid bij vergaderingen afwezigheid toont, derhalve geen besef heeft van het begrip Gemeenteraad.

Ik zie uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]orp
Email: [redacted]

Julianadorp, 5 juli 2024.

Bijlagen: 7

Google Maps

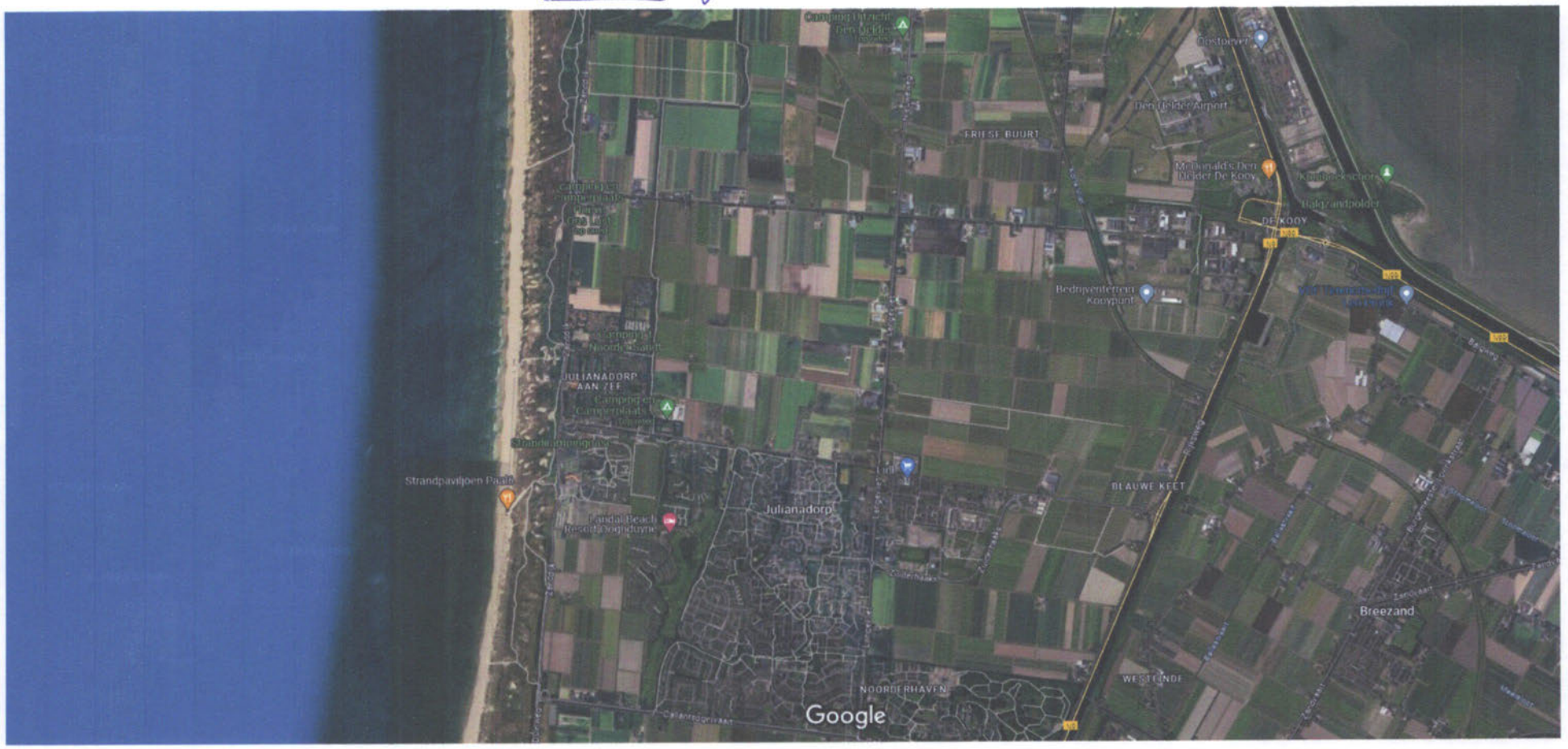
Overzicht



Imagery ©2024 Airbus, Landsat / Copernicus, Maxar Technologies, Map data ©2024 1 km

Google Maps

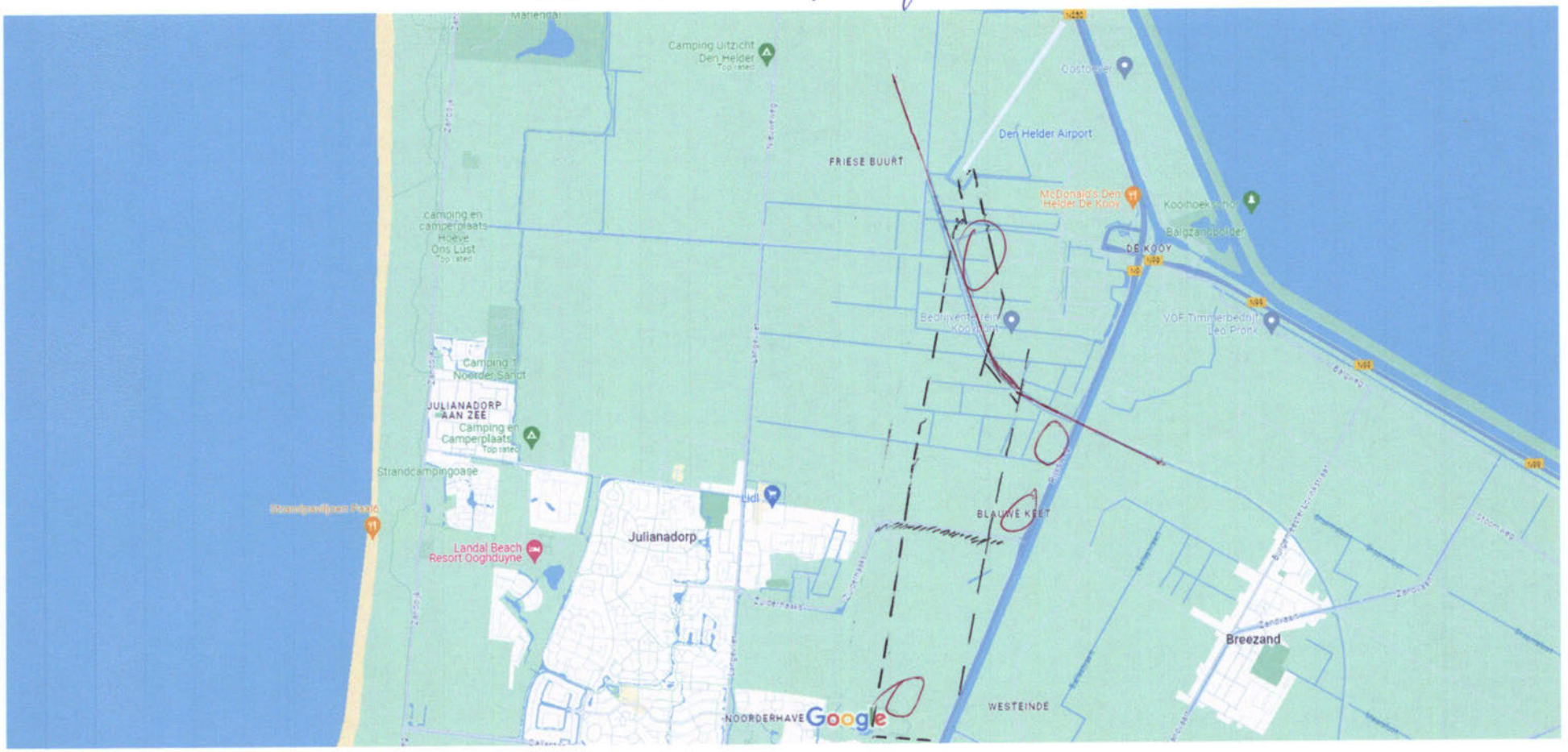
Overzicht gefotoshopped



Imagery ©2024 Airbus, Landsat / Copernicus, Maxar Technologies, Map data ©2024 Google 500 m

Google Maps

Overzicht in platte grondwijze met voorstel van wijzigingen



Map data ©2024 Google 500 m

zie ter verduidelijking betreffende afbeelding



Google Maps

Afbeelding I Noordzijde



Imagery ©2024 Airbus, Maxar Technologies, Map data ©2024 100 m

\ \ mogelijkheid aansluiting met start-, landings baan + helicopter perrons

Google Maps

Afbeelding : II Noordzijde zuid



mogelijkheid: a taxi baan c.q. aan-/instap perrons met sluwfen (zie D2 - E - F - gate Schiphol)

b Bedrijven verplaatsen naar elders op Kooypunt Bedrijventerrein.

Google Maps

Afbeelding: III Midden Noordzijde



Spoorlijn:
in tunnel situatie

Uitkopen: van bewoners / camping bedrijven

Spoor-viaduct

N-H kanaal

Google Maps

Afbeelding IV Midden zuidzijde



Imagery ©2024 Airbus, Maxar Technologies, Map data ©2024 Google 100 m

-- -- -- = Schadweg

HF = boerderij

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Concept Verslag

Betreft	BAC Ruimte en Leefomgeving
Vergaderdatum en -tijd	25 april 2024 van 10:00-12:00 uur
Locatie	Provinciehuis Utrecht
Genodigden	Liesbeth Grijssen (voorzitter, Ov), Hans Tijl (secretaris, Fl), Dirk Vreugdenhil (Gld), Ans Mol (Gld), Yvonne Turenhout (Dr), Tijs de Bree (Ov), Martin Dadema (Ov), Anne Koning (ZH), Jeanette Baljeu (ZH), , Arno Vael (Zld), Michael Theuns (Li), Has Bakker (Utr), Rob van Muilekom (Utr), Huib van Essen (Utr), Esther Rommel (NH), Jeroen Olthof (NH), Miriam van Kuijk (NH), Jan de Reus (Fl), Friso Douwstra (Fr), Saskia Boelema (NB), Wilma Dirken (NB), Bram Schmaal (Gr), Meindert Stolk (ZH), Peter Jasperse (IPO), Merijn de Jong (IPO), Sophie Gortzak (IPO)
Verhinderd	Johan Hamster (Gr), Dick van der Velde (Zld), Marc van Caldenberg (Li), Tjeerd van Dekken (Gr), Sybe Knol (Fr), Willemien Meeuwissen-Dekker (Dr), Hagar Roijakkers (NB), Sjaak Simonse (Fl)

1. Opening, mededelingen en verslag

1.1 (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

- Agendapunt 3.8 is aangemeld als bespreekstuk.
- Er wordt een mededeling gedaan over de EU Bodemmonitoringsrichtlijn. Besloten wordt dit te bespreken tijdens de AAC van 23 mei en vervolgens in de BAC van 20 juni.
- Er wordt voorgesteld om de woongedeputeerden bij elkaar te laten komen voor het BO woondeals op 29 mei.
- De drinkwater gedeputeerden hebben afgesproken om vaker bij elkaar te komen. Het is van belang om in gesprek te blijven rondom de scheiding van watersystemen in huizen.
- Naar aanleiding van een korte discussie over KRW, stelt de voorzitter voor om dit onderwerp te agenderen tijdens een volgende vergadering. Dit om een strategisch gesprek over de positionering van provincies te kunnen voeren. Daarnaast wordt gesteld dat er tot nu toe geen IPO vertegenwoordiging was m.b.t. platform duurzame glastuinbouw.
- Er wordt ingebracht dat de achterstand van de koppeling van statushouders aan gemeentes voor problemen zorgt in gemeentes/provincies. Er wordt een digitaal overleg ingepland waar leden worden bijgepraat door portefeuillehouder Jan de Reus.
- Er zal door Limburg een voorstel ter toevoeging aan de lobbylijn omtrent de position paper PFAS worden geagendeerd in de volgende vergadering. Naar aanleiding hiervan kan een beslissing gemaakt worden over het wel of niet aanpassen.

1.2 Vaststellen conceptverslag BAC RenL 29 februari

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

1.3 Schriftelijke mededelingen

1.3.1 GRIP

Er wordt een terugkoppeling gegeven uit de BAC REC waar het onderwerp ‘GRIP’ op de agenda stond. De definitieve concept versie van de documenten zal nog worden gedeeld met de BAC R&L.

1.3.2 Annotatie BO KRW 25 april (Nazending)

2. Bespreekstukken

2.1 VTH stelsel – IBP

2.1.1 Stand van zaken/afronding Interbestuurlijk Programma

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit. Er wordt geopperd om 'ketenhandhaving' op te nemen in de verdere gesprekken.

2.1.2 Modelmandaat

De BAC RenL besluit met aangepast beslispunt; *'In te stemmen met het modelmandaat met de feitelijke ruimte voor de provincies om in de eigen mandatering maatwerk toe te passen'.*

2.1.3 Consultatie rapportage financieringssystematiek omgevingsdiensten

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

2.2 Ruimtelijk arrangement/voorontwerp Nota Ruimte

De BAC RenL bespreekt de voortgang van het ruimtelijke arrangement/voorontwerp Nota Ruimte. Er wordt besloten dat de provincies het voortouw in het proces willen nemen. De 12 ruimtelijke voorstellen dienen de basis te worden van de inhoudelijke gezamenlijke rode lijn. Daarnaast is gebleken tijdens het laatste BO VRO dat er een wens is om samen te werken, ook vanuit BZK. Het is daarom van belang verwachtingen duidelijk te maken en scherp te zijn in wat wij als provincies willen. Het is van belang dat er procesafspraken gemaakt gaan worden, maar het is ook nodig om te beseffen dat er grote verschillen zijn in de provincies. Vandaar dat de focus moet liggen op randvoorwaarden, thema's en afspraken over middelen. Het doel is om afspraken te maken met het kabinet en niet met losse ministeries. Tijdens het volgende BOL zullen meerdere partijen aan tafel zitten. Hier kan deze boodschap overgebracht worden. In het ruimtelijk arrangement zal het dus gaan om interdepartementale en wederkerige afspraken. Nota Ruimte is een parallel proces waarvan de ruimtelijke voorstellen een onderdeel moeten zijn.

Er wordt voorgesteld om een voorzet te maken voor het ruimtelijk arrangement en daarna ook voor Nota Ruimte. Eind mei zal een overleg gepland worden om de voortgang te bespreken. De volgende punten zullen hier in worden meegenomen: randvoorwaarden, proces, wijze van samenwerking, thema's, meerdere ministeries, investeringen, botproeven, landelijke opgaven. Op 22 mei volgt er een commissiedebat in de Tweede Kamer.

Peter Jasperse, Hans Tijl en Marjolein Janssen zullen een gesprek voeren, waarna wordt besloten of er vanuit IPO een gezamenlijke brief verstuurd zal worden.

2.3 Consultatiereactie besluit regie volkshuisvesting

Rob van Muilekom licht toe. De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit. Daarnaast zal dit agendapunt geagendeerd worden als hamerstuk in het IPO bestuur. De volgende aanpassingen worden genoemd; de tekst over arbeidsmigranten aan te passen, aangezien deze groep nu niet als urgent gezien wordt. Daarnaast wordt voorgesteld om het woord 'gemeenten' te schrappen op pagina 4. Ook wordt er gevraagd om meer aandacht te besteden aan herstructureren. Tenslotte wordt verzocht om de verwijzing naar woondealregio's te schrappen.

2.4 Basisset 2.0 monitoring woningbouw (Nazending)

De BAC RenL geeft richting mee aan de IPO-delegatie voor BO VRO door te besluiten in te stemmen met de voorgestelde punten a tot en met e.; wat betreft punt f. kiest de BAC voor optie 1. De BAC vraagt om in de AAC het proces te evalueren vanwege de korte doorlooptijd. Punt g wordt teruggelegd in de AAC ter voorbereiding op het BO VRO. Er wordt geadviseerd om te schakelen met de portefeuillehouders en VNG. Daarnaast wordt de opmerking gemaakt dat marktpartijen veel belangstelling hebben voor monitoring woningbouw.

3.8 Actieagenda Industrie en Omwonenden

De BAC RenL besluit om dit agendapunt terug te leggen in de AAC RenL.

3. Hamerstukken

Bijlages kunnen worden opgevraagd bij de AAC R&L leden. Mocht het gewenst zijn om bepaalde hamerstukken toch te bespreken, kan dit tot twee dagen voor aanvang van de BAC worden aangegeven bij de (vice)voorzitter.

3.1 ACSG

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.2 Handreiking Actieve Publicatie Handhavingsbeschikkingen

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.3 Verslag bestuurlijke conferentie milieucriminaliteit

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.4 Handreiking sturingsmogelijkheden geur

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.5 Cybersecurity bij chemie en Seveso-bedrijven

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.6 Platform afval of niet, besluitvorming oprichting

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.7 IPO position paper waterstofdragers

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

4. Rondvraag en sluiting

Vergadering van de BAC Ruimte en Leefomgeving
25 april 2024

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Concept Agenda

Betreft	BAC Ruimte en Leefomgeving
Vergaderdatum en -tijd	22 april 2024 van 10:00-12:00 uur
Locatie	Provinciehuis Utrecht
Genodigden	Liesbeth Grijssen (voorzitter, Ov), Hans Tijl (secretaris, Fl), Dirk Vreugdenhil (Gld), Ans Mol (Gld), Willemien Meeuwissen-Dekker (Dr), Yvonne Turenhout (Dr), Tijs de Bree (Ov), Martin Dadema (Ov), Anne Koning (ZH), Jeanette Baljeu (ZH), , Arno Vael (Zld), Tjeerd van Dekken (Gr), Michael Theuns (Li), Has Bakker (Utr), Rob van Muilekom (Utr), Huib van Essen (Utr), Esther Rommel (NH), Jeroen Olthof (NH), Miriam van Kuijk (NH), Jan de Reus (Fl), Jurie van den Berg (Fl), Sjaak Simonse (Fl), Friso Douwstra (Fr), Hagar Roijakkers (NB), Saskia Boelema (NB), Wilma Dirken (NB), Sybe Knol (Fr), Bram Schmaal (Gr), Meindert Stolk (ZH), Michel Schoemaker (IPO), Marc van Caldenberg (Li), Peter Jasperse (IPO), Merijn de Jong (IPO), Sophie Gortzak (IPO)
Verhinderd	Johan Hamster (Gr), Dick van der Velde (Zld)

1. Opening, mededelingen en verslag

1.1 (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

1.2 Vaststellen conceptverslag BAC RenL 29 februari

1.3 Schriftelijke mededelingen

1.3.1 GRIP

1.3.2 Annotatie BO KRW 25 april (Nazending)

2. Bespreekstukken

2.1 VTH stelsel – IBP

2.1.1 Stand van zaken/afronding Interbestuurlijk Programma

2.1.2 Modelmandaat

2.1.3 Consultatie rapportage financieringssystematiek omgevingsdiensten

2.2 Ruimtelijk arrangement/voorontwerp Nota Ruimte

2.3 Consultatiereactie besluit regie volkshuisvesting

2.4 Basisset 2.0 monitoring woningbouw (Nazending)

3. Hamerstukken

Bijlages kunnen worden opgevraagd bij de AAC R&L leden. Mochten het gewenst zijn om bepaalde hamerstukken toch te bespreken, kan dit tot twee dagen voor aanvang van de BAC worden aangegeven bij de (vice)voorzitter.

3.1 ACSG

3.2 Handreiking Actieve Publicatie Handhavingsbeschikkingen

3.3 Verslag bestuurlijke conferentie milieucriminaliteit

3.4 Handreiking sturingsmogelijkheden geur

3.5 Cybersecurity bij chemie en Seveso-bedrijven

3.6 Platform afval of niet, besluitvorming oprichting

3.7 IPO position paper waterstofdragers

3.8 Actieagenda Industrie en Omwonenden

4. Rondvraag en sluiting

Vergadering van de BAC Ruimte en Leefomgeving (RenL)

Op 20 juni 2024

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Concept Agenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Ruimte en Leefomgeving
Vergaderdatum en -tijd	20 juni 2024, 12:30-14:30 uur
Locatie	Fysiek, Provinciehuis Utrecht
Deelnemers	Liesbeth Grijssen (voorzitter, Ov), Hans Tijl (secretaris, Fl), Dirk Vreugdenhil (Gld), Ans Mol (Gld), Yvonne Turenhout (Dr), Tijs de Bree (Ov), Martin Dadema (Ov), Anne Koning (ZH), Jeanette Baljeu (ZH), Arno Vael (Zld), Michael Theuns (Li), Has Bakker (Utr), Rob van Muilekom (Utr), Esther Rommel (NH), Jeroen Olthof (NH), Miriam van Kuijk (NH), Jan de Reus (Fl), Friso Douwstra (Fr), Saskia Boelema (NB), Wilma Dirken (NB), Bram Schmaal (Gr), Meindert Stolk (ZH), Dick van der Velde (Zld), Marc van Caldenberg (Li), Sybe Knol (Fr), Hagar Roijakkers (NB), Sjaak Simonse (Fl), Peter Jasperse (IPO), Merijn de Jong (IPO), Sophie Gortzak (IPO)
Verhinderd	Tjeerd van Dekken (Gr), Huib van Essen (Utr), Johan Hamster (Gr), Willemien Meeuwissen-Dekker (Dr),
Gasten	Afke van Rijn (DG-Milieu en Internationaal)

1. Opening, mededelingen en verslag

1.1 (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

1.2 Vaststellen conceptverslag BAC RenL 25 april

1.3 Actualiteiten (mondeling)

2. Strategische discussie aan de hand van presentaties

2.1 Presentatie en gesprek over het Nationaal Milieu Programma (Afke van Rijk, DG-Milieu en Internationaal)
2.2 Kaderrichtlijn Water – strategische discussie

3. Bespreekpunten

3.1 Inzet lobby n.a.v. Hoofdlijnenakkoord
3.2 Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen
3.3 Uitbreiding gebieden met potentieel significant overstromingsrisico
3.4 Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen
3.5 Contour Ruimtelijk Arrangement *(Nazending)*
3.6 EU Bodemrichtlijn
3.7 IBP-VTH: Roadmap digitaal VTH-stelsel
3.8 Bestuurlijke agenda Zeer Zorgwekkende stoffen
3.9 Plan van aanpak gezonde leefomgeving

4. Hamerstukken

Bijlages kunnen worden opgevraagd bij de AAC R&L leden. Mocht het gewenst zijn om bepaalde hamerstukken toch te bespreken, kan dit tot twee dagen voor aanvang van de BAC worden aangegeven bij de (vice)voorzitter.

4.1 Rijksregeling Drugsafvaldumingen
4.2 ZZS aanpak in afval
4.3 Actieagenda Industrie en Omwonenden
4.4 IBP-VTH: Kwaliteitscriteria 3.0
4.5 Bestuurlijke afspraken Circulaire Economie
4.6 Addendum Implementatie- en Uitvoeringsagenda Drinkwater
4.7 Bovenregionale stresstesten
4.8 Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving
4.9 PFAS positie IPO

5. Rondvraag en sluiting

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Concept Verslag

Betreft	BAC Ruimte en Leefomgeving
Vergaderdatum en -tijd	29 februari 2024 van 15:00-17:00 uur
Locatie	Provinciehuis Utrecht
Genodigden	Dick van der Velde (Zld), Hans Tijl (Fl) secretaris, Dirk Vreugdenhil (Gld), Ans Mol (Gld), Willemien Meeuwissen-Dekker (Dr), Yvonne Turenhout (Dr), Liesbeth Grijssen (Ov), Martijn Dadema (Ov), Anne Koning (ZH), Jeanette Baljeu (ZH), Arno Vael (Zld), Michael Theuns (Li), Has Bakker (Utr), Esther Rommel (NH), Jeroen Olthof (NH), Miriam van Kuijk (NH), Sjaak Simonse (Fl), Friso Douwstra (Fr), Peter Jasperse (IPO), Merijn de Jong (IPO), Sophie Gortzak (IPO), Sandra Hogenbirk (IPO), Petra Timmer (IPO), Kimberly Buitenkamp (IPO)
Verhinderd	Wilma Dirken (NB), Johan Hamster (Gr), Sybe Knol (Fr), Bram Schmaal (Gr), Meindert Stolk (ZH), Michel Schoemaker (IPO), Marc van Caldenberg (Li), Rob van Muilekom (Utr), Tjeerd van Dekken (Gr), Huib van Essen (Utr), Hagar Roijakkers (NB), Jan de Reus (Fl) Tijs de Bree (Ov) Saskia Boelema (NB)

1. Opening, mededelingen en verslag

1.1 (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

Voorzitter deelt mee dat de huidige werkwijze na afloop van de BAC wordt geëvalueerd door de (vice)voorzitters van AAC en BAC RenL en IPO-secretariaat. Hier kan in een volgend overleg op terug gekomen worden.

Er wordt medegedeeld dat er een digitale informatiesessie voor de leefomgeving/milieugedeputeerden uit de BAC RenL georganiseerd gaat worden met de DG-Milieu en Internationaal van het ministerie van IenW over het Nationaal milieuprogramma (NMP).

Daarnaast vindt er 7 maart een bestuurlijk overleg varend ontgassen plaats waarbij collega Roijackers namens IPO aansluit. Ter input voor het BO wordt in samenwerking met ODNL een brief opgesteld aan de minister van IenW, conform de inhoudelijke lijn van de bestuurlijke opdracht 'varend ontgassen', met daarin de zorgen over het achterwegen blijven van vergunningaanvragen voor ontgassingsinstallaties.

1.2 Vaststellen conceptverslag BAC RenL 7 december en tweedaagse

De BAC RenL stelt de besluitenlijst BAC RenL van 6 en 7 december vast.

1.3 Schriftelijke mededelingen

1.3.1 Mededelingen over twee bestuurlijke overleggen met VEWIN en UvW

Er zal een gesprek met VEWIN plaatsvinden om het te hebben over het BO Water. Daarnaast zal er ook een gesprek gepland worden met ILT.
Er wordt een massaclaim voorbereid tegen drinkwaterbedrijven. De provincies die hierbij betrokken zijn, werken al samen (Drenthe, Brabant en Gelderland).

1.3.2 Mededeling over waterketenvisie

2. Bespreekstukken

2.1 Vaststellen bestuurlijke opdrachten

Algemene opmerkingen over bestuurlijke opdrachten

- Is het mandaat voldoende vastgesteld in de bestuurlijke opdrachten? Of zijn mensen uiteindelijk verrast als de bestuurlijke opdrachten zometeen zijn vastgesteld.
- Er wordt voorgesteld om in het geval dat er 1 bestuurlijke portefeuillehouder is aangemeld bij een bestuurlijke opdracht, om nog op zoek te gaan naar een tweede portefeuillehouder om kwetsbaarheid te voorkomen
- Dirk Vreugdenhil kan toegevoegd worden als portefeuillehouder bij bestuurlijke opdracht asielzoekers en statushouders

Opmerkingen over specifieke bestuurlijke opdrachten:

Binnen één week kunnen opmerkingen gemaakt worden over de voorgestelde wijzigingen (onderstaand).

2.1.1 Beleidsopgave ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement
Voorstel om toe te voegen: NOVEX afspraken zijn onderdeel van ruimtelijk arrangement. Daarnaast aanpassen dat de ruimtelijke arrangementen niet meer in de eerste helft van 2024 zullen worden afgesloten. Daaraan toevoegen dat elke provincie hierin zijn eigen tempo mag bepalen.

2.1.3 Bestuurlijke opdracht Energie en Ruimte
Voorstel om aan te passen: energiebeleid ipv klimaatbeleid

2.1.5 Beleidsopgave 2a invulling condities en randvoorwaarden uitvoering woondeals
Voorstel om toe te voegen: de randvoorwaarde netcongestie

2.1.6 Beleidsopgave 2b Belangenbehartiging Wet en Besluit Versterking Regie Volkshuisvesting
Voorstel om te wijzigen: verdere uitwerking nodig in verdere werkgroep om IBT rol en de lobby lijn daarover streven om bij amendementen IBT rol van provincies af te schaffen en over te hevelen na betreffende departement. Ambtelijk wordt toegelicht wat hier precies de koers en inzet is en dit zal worden verwerkt in de bestuurlijke opdrachten over aandachtsgroepen en wet/besluit versterking regie volkshuisvesting. Daarnaast wordt gevraagd om een afspraak in te plannen met de woongedeputeerden om hierover door te praten.

2.1.7 Beleidsopgave 2d monitoring woningbouw
Voorstel om toe te voegen: IPO werkgroep aan te laten sturen

2.1.9 Beleidsopgave 4 Inzet op toekomstbestendige woningbouw
Voorstel om toe te voegen: vrijheid van provincies om zelf afspraken te maken met gemeenten en rijk. Hierop wordt gereageerd dat het nu juist belangrijk is om als provincies gezamenlijk op te trekken en met elkaar in gesprek te blijven.

2.1.10 Bestuurlijke opdracht Asielopvang en Huisvesting statushouders
Voorstel om toe te voegen: Rob van Muilekom opnemen als bestuurlijke portefeuillehouder en Nick van Impelen als ambtelijke portefeuillehouder.

2.1.11 Beleidsopgave water en bodem sturend
Niet ambtelijk doorgesproken? Reactie dat dit wel is gebeurd, daarom nu onder voorstel om de opdracht onder voorbehoud vast te stellen.

2.1.12 Beleidsopgave KRW
Voorstel om aan te passen: actiepunt 6 en 7 koppelen aan tussenevaluatie. Voorzitter voegt toe dat als er tussentijds discussie ontstaat over de bestuurlijke opdrachten (binnen de 4 jaar), kan dit punt geagendeerd worden en zal het gezamenlijk besproken worden of er aanpassingen gemaakt kunnen worden.

2.1.13 Beleidsopgave drinkwater
Niet ambtelijk doorgesproken? Reactie dat dit wel is gebeurd, daarom nu onder voorstel om de opdracht onder voorbehoud vast te stellen. Daarnaast wordt voorgesteld om de maatregel van het verhogen van grondwaterstanden te zien wat een mogelijke oplossing kan zijn, maar niet iets dat standaard toegepast moet worden (rekeninghoudend met de veenweidegebieden)

2.1.14 Beleidsopgave gezonde leefomgeving
Voorstel om aan te passen: verdere uitwerking van het instrumentarium op geur binnen de provincies ipv verankeren in provinciale omgevingsverandering verankeren.

2.1.16 Beleidsopgave Informatieproducten Externe Veiligheid
Voorstel om toe te voegen: dat het belangrijk is dat dit ook wordt geborgd in de nieuw op te stellen samenwerkingsovereenkomst met IenW.

2.1.20 Beleidsopgave Circulaire Economie en VTH
Voorstel om aan te passen: ambitieniveau IPO-bouwstenenvisie stapsgewijs bereiken ipv binnen één jaar.

2.1.22 Beleidsopgave Zeer Zorgwekkende Stoffen
Voorstel om toe te voegen: meer aandacht voor kennisdelen tussen provincies

Er wordt voorgesteld om bestuurlijke opdracht 2.1.5 en 2.1.8 eventueel samenvoegen omdat er veel overlap is.

Bij bestuurlijke opgaven waarbij veel portefeuillehouders betrokken zijn, zijn degene die in de bestuurlijke overleggen het IPO vertegenwoordigen, het eerste aanspreekpunt

Bij bestuurlijke opgaven waarbij nu maar één portefeuillehouder betrokken is, wordt verzocht om meer gedeputeerden zich op te laten geven.

2.2 Uitkomst bestuurlijke bespreking over 4 actielijnen

De BAC RenL neemt kennis van de vier actielijnen. Er wordt opgemerkt dat RBO opgericht is om te informeren en af te stemmen, maar niet om te besluiten. Daarnaast kosten ruimtelijke maatregelen heel veel tijd en is het de vraag of dit een oplossing zou kunnen zijn voor de KRW doelen. Het rijk zal daarnaast een bijdrage moeten leveren aan de omgevingsdiensten om actielijn 4 uit te kunnen laten voeren. Daarnaast is er wat

onduidelijkheid over de kaders voor de vergunningverlening. Het rijk moet randvoorwaarden leveren om actielijn 2 goed uit te kunnen voeren en het instrumentarium in te kunnen zetten.

Er zal nu eerst verder gediscussieerd worden met het rijk en daarnaast blijven de betrokkenen uit de BAC bezig. Er zullen alvast een aantal inhoudelijke onderdelen uitgezocht worden door de AAC.

2.3 Uitvoeren KRW-maatregelen

De BAC RenL neemt kennis van de stand van zaken omtrent het uitvoeren van de KRW-maatregelen.

Besluitpunten:

1: De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit met als kanttekening dat 'hoe dan ook' tijdig uitvoeren van de KRW maatregelen wordt vervangen door 'maximaal inspannen' om de KRW maatregelen uit te voeren

2: De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit

3: De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit

2.4 Notitie en factsheet aanpassing grondgebruik

De BAC RenL neemt kennis van de stand van zaken rondom het aanpassen van grondgebruik met betrekking tot de KRW doelen. Sinds het invoeren van de Omgevingswet hebben provincies meer bevoegdheden en instrumenten die zij zouden kunnen inzetten. Er wordt genoemd dat het rijk een aantal generieke dingen zal moeten gaan regelen omtrent de KRW doelen en bovendien kunnen de provincies de benodigde instrumentarium inzetten.

Daarnaast besluit de BAC RenL conform voorstel/gevraagd besluit over het geschetste vervolgproces

2.5 Dataprotocol monitoring woningbouw

De BAC RenL neemt kennis van de stand van zaken omtrent dataprotocol monitoring woningbouw. Er wordt gesteld dat de woorden 'data' en 'gegevens/informatie' door elkaar worden gebruikt. Vanwege een vergrote kans op uitlekken van gevoelige informatie, wordt er gezegd dat niet alle informatie gedeeld kan worden met het rijk als de bescherming van deze gegevens niet goed genoeg is. De gemeenten zijn eigenaar van de gegevens en vragen de provincies om daar vertrouwelijk mee om te gaan. Dit zal ook besproken worden op voor het BO VRO op 4 april. Daarnaast wordt de vraag gesteld wat BZK gaat doen met de verkregen informatie. Meerdere provincies uiten hun zorgen over de mate van detail van de informatie die het Rijk wil ontvangen. Er wordt voorgesteld om een overleg met VNG te plannen over dit onderwerp met de portefeuillehouders.

Daarnaast besluit de BAC RenL conform voorstel/gevraagd besluit over de bespreekpunten in het BO VRO van 4 april en over de positiebepaling ten aanzien van de herijking van het dataprotocol en de basisset 2.0.

2.6 Nationaal Plan van aanpak drinkwaterbesparing

De BAC RenL neemt kennis van de stand van zaken omtrent het nationaal plan van aanpak drinkwaterbesparing. Er wordt gesteld dat de urgentie omtrent dit onderwerp in het komende BO water besproken moet worden. Het is belangrijk om nu in te stemmen en later door te praten over de genoemde discussiepunten vanuit de AAC. Daarnaast is het belangrijk om het besparingscomponent in gedachten te blijven houden. Er wordt gesteld dat het noodzakelijk is dat er maatregelen opgenomen kunnen gaan worden in het bouwbesluit vanwege de urgentie.

De discussie over de reikwijdte van de zorgplicht zal in een latere BAC worden gevoerd.

Daarnaast besluit de BAC RenL conform voorstel/besluit over het instemmen van de vaststelling van het Nationaal Plan van Aanpak drinkwaterbesparing tijdens het BO water van 10 april.

2.7 (Mondeling) Strategisch gesprek over ruimtelijk arrangement ter voorbereiding op ambtelijk BZK-provincie tweedaagse

De BAC RenL voert een strategische discussie over het ruimtelijk arrangement ter voorbereiding op de ambtelijke BZK-provincie tweedaagse op 5/6 maart. Er wordt geconstateerd dat er in de bestuurlijke opdracht van dit thema de oude planning is opgenomen. Er is nu wat meer ruimte om alle partijen voldoende mee te nemen in het proces. Er zal nu eerst gefocust worden op een voorontwerp van het ruimtelijk arrangement.

Er wordt gevraagd wanneer de voorgestelde ‘deepdive’ op DG niveau plaats zal vinden. Dit zal ergens tussen half april en half mei plaats vinden. Daarnaast is het belangrijk dat het Rijk met de provincies aan tafel komt om het proces niet verder te vertragen. Het is bij sommige deelnemers niet duidelijk wat de precieze definitie van een ruimtelijk arrangement precies is. Er wordt gepleit voor het feit dat er dit voorjaar afspraken gemaakt moeten worden met het rijk over structurerende keuzes op provinciaal en interprovinciaal niveau. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de verdeling van financiële middelen. Er moet aandacht besteed worden aan de wederkerigheid tussen de provincies en het rijk. Bovendien is het belangrijk dat er een volledig beeld wordt geschetst en dat bijvoorbeeld defensie, GRIP en energietransitie ook opgenomen moeten worden in de ruimtelijke arrangementen. Er moet aan de voorkant draagvlak zijn bij gemeenten, waterschappen en Provinciale Staten. Het is belangrijk dat de provincies nadenken over wat de minimale ondergrens moet zijn voor de ruimtelijke arrangementen. Wederkerigheid moet de hoofdzaak zijn. Daarnaast moet afspraak echt afspraak zijn (met een adaptief karakter).

3. Hamerstukken

3.1 Inzetbepaling EU-bodemmonitoringsrichtlijn

De BAC RenL besluit op voorstel van de voorzitter om de notitie terug te leggen in de AAC, waarbij ook de kanttekeningen dat ook de nonetlandtake (geen extra ruimtebeslag en afdekking van bodem) hierbij worden betrokken. Daarnaast wordt de vraag gesteld of de subsidiariteit bij de EU of bij de lokale overheden zou moeten liggen.

3.2 Vernieuwing Landelijk zwemregister

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.3 Bestuurlijke IPO-vertegenwoordiging waterveiligheid

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.4 Basisnotitie weging waterbelang

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit. Op de vraag naar het ontbreken van de bijlage wordt aangegeven dat afgesproken is om geen bijlagen meer toe te voegen aan BAC stukken.

3.5 Kennisplatform afval of niet

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.6 Situatie AVR en toekomstbestendigheid afvalbeheer

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit met als kanttekening dat ingezet moet worden op een oplossing voor in de toekomst, zodat dit probleem zich niet nog een keer voor zal doen.

3.7 Inzet op Rijksregeling drugsafvaldumpingen

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.8 Begroting en jaarplan IHW 2024

De BAC RenL besluit conform voorstel/gevraagd besluit.

3.9 Werkplan HNP

Er wordt gesteld dat dit agendapunt niet meer aan de orde is.

4. Rondvraag en sluiting

De volgende punten zijn afgesproken:

- Er zullen twee bijeenkomsten met de ruimtegedeputeerden worden ingepland om vinger aan de pols te houden in het verdere proces van totstandkoming concept-ruimtelijke arrangementen en voorontwerp Nota Ruimte.
- Bijlages worden niet toegevoegd bij stukken en kunnen opgevraagd worden bij AAC leden. Dit zal vanaf heden ook in de agenda vermeld worden.
- Er zal nagevraagd worden of de wifi in het provinciehuis anders geregeld kan worden.
- Hamerstukken kunnen twee dagen voor aanvang van de BAC aangepast worden tot bespreekstuk. Dit zal vanaf heden ook in de agenda vermeld worden.

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 84 - 9 juli 2024)

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

- Brede welvaart wordt belangrijker in mobiliteitsbeleid
- Textielhub Amsterdam maakt indruk op raads- en Statenleden
- Oplaadpunten op bedrijventerreinen voor logistiek vervoer krijgen impuls
- Zonnepanelen produceren net zoveel stroom als verbruik van huishoudens
- Oproep aan kabinet: 'Geef Nederland een langjarige visie op woningbouw'
- Deelmobiliteit: Minister Harbers informeert Tweede Kamer over nationale samenwerking
- MRA met stand en mooi programma vertegenwoordigd op Provada

Presentatie Economische Verkenningen MRA 2024

De Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam (EVMRA) worden op dinsdagmiddag 9 juli gepresenteerd door prof. dr. Henri de Groot, hoogleraar Regionaal Economische Dynamiek aan de Vrije Universiteit Amsterdam, en dr. Arjan Heyma, adjunct-directeur van SEO Economisch Onderzoek.
Na afloop (17.00 uur) treft u op de MRA-website het rapport en het persbericht en vanaf woensdag de **video-registratie** van de presentatie.

Over het proces van de MRA Agenda

In april dit jaar is de 80%-versie van de MRA Agenda, na vaststelling in de AV, verzonden naar raden & Staten en colleges voor wensen en opvattingen. Dit traject is op 28 juni afgerond.
Na het MRA Bestuur van 12 juli a.s. wordt een brief naar alle raden, Staten en colleges verzonden over de stand van zaken en hoe het traject er na de zomer uitziet. Deze brief is ook een herhaling en een kleine verduidelijking op welke stukken mee worden gestuurd en waar raads- en statenleden invloed hebben.
De brief wordt verzonden naar alle griffiers en gemeente- en provinciesecretarissen.

Verslag van bezoek aan circulaire textielbedrijven

De Metropoolregio Amsterdam is dé textielsector van Nederland. Hoe werken we samen in de MRA en wat zijn de kansen? Op vrijdag 28 juni bezochten raads- en staatleden de Textielhub Amsterdam. De schaalvoordelen van de regionale

Termini 179
1025 XM Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

samenwerking en de economische kansen van circulair textiel inspireerden hen. Een kort verslag leest u hier.

Onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam verschijnt eind deze week
De resultaten van het onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) 2023 worden op 11 juli gepubliceerd via de website van de MRA (www.metropoolregioamsterdam.nl). Het onderzoek wordt eens in de twee jaar gehouden en bestaat uit een grootschalige enquête, waaraan bijna 47.000 respondenten uit de MRA hun medewerking hebben verleend. Huishoudens zijn bevraagd over hun huidige en vorige woonsituatie, hun woonlasten en woonwensen. Ook is gekeken naar de feitelijke verhuisbewegingen in de MRA. Per gemeente komt een factsheet beschikbaar met actuele en relevante gegevens.

Podcast-reeks Metropoolregio Actueel
Na de zomer volgen nog twee nieuwe podcasts: over lobby en financiën en de publicatie van de conceptversie van de MRA Agenda.

Onderstaand treft u alle podcasts van de serie Metropoolregio Actueel, die in het teken staat van de totstandkoming van de nieuwe MRA Agenda. De podcasts zijn gepubliceerd in twee fases. De eerste fase waarin podcasts werden gepubliceerd, was de fase van het opstellen van de proposities door de deelregio's, de tweede in de periode dat de 80%-versie bij de raden, Staten en colleges lag voor 'wensen en opvattingen'.

- **Fase 1: Belang van een nieuwe MRA Agenda: brede welvaart**
- Toekomstbestendig bouwen
- Energie-armoede en -rechtvaardigheid
- Huisvesting Aandachtsgroepen
- Water (te veel, te weinig en verzilting)
- Toerisme
- Gezondheid in de MRA
- Houtbouw
- Duurzaam & Circulair
- Bedrijventerreinen
- Openbaar vervoer-transitie

- **Fase 2: Publiccatie en belang van de 80%-versie**
- Energie
- Water
- Arbeidsmarkt

- Ruimte

De podcasts duren elk circa een half uur. Wanneer u zich abonneert op de reeks in Spotify wordt u automatisch geïnformeerd over een volgende uitzending.

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA.

Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda, Voortgangsnota en proces nieuwe MRA Agenda
Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning 2024, de Termijnagenda en het proces van de nieuwe MRA Agenda. Op de Jaarplanning (laatste update op 8 juli 2024) 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:

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
20 sep 2024 (Raadtafel)	di 1 okt 2024 19.30 uur	11 okt 2024 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind september naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort,

de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16110
Extern Zaak ID	2265991
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2024
Agendapunt	13.a
Titel	Luchtvaart / Schiphol: BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol (C-agenda Ruimte 09-09-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/GLK

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 september 2024**

Toelichting

We informeren PS over de vastgestelde zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waarvan mevrouw E. Rommel de voorzitter is. Aanleiding is de consultatie die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft georganiseerd op het aangepaste pakket maatregelen om de geluidhinder in de omgeving van Schiphol terug te dringen. De zienswijze is op 22 juni jl. ingediend bij de minister

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Groot
BEL/GLK

Telefoonnummer +31235143793
marnix.groot@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 JULI 2024

Kenmerk
2265991/2276242

Uw kenmerk

Betreft: BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Achtergrond
In mei 2024 kondigde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een aanvullend pakket maatregelen aan om de geluidhinder in de omgeving van Schiphol te beperken. Deze zijn ter consultatie voorgelegd aan alle belanghebbenden met een deadline van 21 juni.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van 53 gemeenten en vier provincies, hebben gezamenlijk de bijgesloten zienswijze op de aanvullende maatregelen vastgesteld. Deze is goedgekeurd door de voorzitter van de BRS, gedeputeerde E.A.S. (Esther) Rommel.

In de zienswijze wordt ingegaan op de verschillende maatregelen, waarbij o.a. suggesties worden gedaan om het pakket meer robuust en beter uitvoerbaar te maken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
H.R. van der Stelt

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

M. Groot

BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143793
marnix.groot@noord-holland.nl

Verzenddatum

22 juni 2024

Kenmerk

2265991/2265994

Uw kenmerk

-

Betreft: BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Excellentie,

Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de aanvullende raadpleging over de Balanced Approach Schiphol. Wij zijn verrast door de recente aanpassingen en de korte raadplegingsperiode. Dit traject is cruciaal voor onze gemeenten en inwoners, waarbij zorgvuldigheid noodzakelijk is. De huidige tijdsplanning schiet hierin tekort.

Als BRS pleiten wij voor het sturen op krimpende milieucontouren voor alle luchtvaartemissies. Wij gaan ervan uit dat dit wordt opgenomen in het nieuwe stelsel. Als tussenstap heeft u aangegeven via een Balanced Approach het aantal vluchten te willen reduceren.

In onze eerdere zienswijze op de Balanced Approach hebben wij onze visie op het maatregelenpakket uiteengezet. Voor ons is de essentie van de procedure het realiseren van minder hinder in de omgeving. Het nieuwe maatregelenpakket om de vier geluidsdoelen te halen, is een stap in de goede richting, maar er is nog werk te doen.

Het recente vonnis in de RBV-zaak onderstreept dat de essentie van de procedure een eerlijke balans ('fair balance') moet zijn tussen de vliegoperaties en de effecten daarvan op de omgeving. Uw opmerking dat de balans nog niet ‘af’ is, erkennen wij. Wij verzoeken op korte termijn inzicht te bieden in de belangenafweging rond het bewerkstelligen van een fair balance. Wij beschouwen uw hoofdlijnenbrief van 2022 als een goede aanzet, maar nog niet als een uitwerking in de zin van het vonnis.

Onderwerpen van de Aanvullende Raadpleging

1. Gefaseerde Aanpak om het Geluidsdoel te Behalen
Wij begrijpen de voorgestelde fasering, gegeven het belang dat de Europese Commissie hecht aan proportionaliteit.

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

Tegelijkertijd constateren wij dat de procedure nu wordt opgedeeld. Wij doelen hierbij op de aparte procedure ter borging van de nog te maken keuze uit varianten van een nachtsluiting. De uitwerking van de doelstellingen rond de nachtvluchten krijgt hierdoor een open einde.

Ook de in 2025 voorziene reductie naar een totaal aantal VTB's handelsverkeer tot 460.000 - 470.000 geeft een open einde. Deze open einden maken het maatregelenpakket minder concreet en bemoeilijken de borging ervan. Daarom is een uitgewerkte handhavingsstrategie essentieel.

Verder twijfelen wij aan de haalbaarheid van de geluidsdoelstellingen binnen het gestelde tijdsbestek. Deze doelen hangen sterk af van vlootvernieuwing, en door de afhankelijkheid van de oplevering van nieuwe toestellen is het onrealistisch te verwachten dat het volledige vervangingsprogramma op tijd voltooid wordt. Hoewel vlootvernieuwing wenselijk is, geven wij de voorkeur aan beter stuurbare maatregelen die meer zekerheid bieden voor het behalen van de geluidsdoelstellingen.

2. Aanpassing van het Maatregelenpakket
Het valt ons op dat het aantal vluchten opnieuw is verhoogd. Was dit bij de eerste raadpleging over de Balanced Approach Schiphol nog 440.000, vervolgens is deze verhoogd naar 452.500 bij indiening bij Brussel, en nu dus opnieuw een verhoging naar een aantal tussen de 460.000 en 470.000 vluchten. Hoewel dit nog steeds geluidsreductie moet opleveren, hebben wij zorgen over de spreiding. Het weren van lawaaiige toestellen is belangrijk, maar kwantiteit is ook cruciaal. Een hoger aantal stillere vliegtuigen wordt niet per se beter ervaren dan een lager aantal lawaaiige vliegtuigen.

Tariefdifferentiatie is effectief gebleken, maar maakt de impact op de leefomgeving tot een economische afweging, waarbij de impact op de leefomgeving geen afwegingscriterium is. Wij geven daarom de voorkeur aan een leidende uitwerking in de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol, met afdwingbaarheid.

Bij de maatregelen op de secundaire banen zien wij dat een sluiting in de vroege ochtend niet meer in het pakket zit. Voor onze inwoners is de overlast in de avond en vroege ochtend echter veel groter dan midden op de dag. Ook ontbreekt de effectieve hinder-reducerende maatregel van hoger aanvliegen, waar eerder toezeggingen over zijn gedaan.

Als laatste vraagt de BRS het Rijk om een totale visie waarbij alle modaliteiten–inclusief internationaal treinverkeer en regionale luchthavens- in samenhang worden bezien.

Tot Slot

De balans is nog niet af en vereist nieuwe keuzes. Gezien het verloop van de balanced approach-procedure lijkt ons een evaluatie van het traject op zijn plaats, om effectiever sturing te geven aan beleidsvoornemens.

Wij vinden het belangrijk dat er geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen worden opgelegd voor de Schipholoperatie. Wij verzoeken u onze suggesties bij de uitwerking van het maatregelenpakket te betrekken.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.