Bundel - WL Raad van 8 februari 2022

Agenda bijlagen

Woordelijk verslag raad 8 februari 2022.doc

1	Opening
2	Vaststellen agenda
3	Mededelingen
4	Spreekrecht publiek
4.a	Inspreker dhr. E. Vermeulen (vzt Stichting Zaanse Pakhuizen) - Pakhuis Wormerveer te Wormer
4.b	Inspreker dhr. B. Nieuwenhuijs - Pakhuis Wormerveer te Wormer
5	Bekrachtiging geheimhouding
5.a	Bekrachtiging geheimhouding raadsbericht inzake statushouders en spoedzoekers 220111 RV bekrachtigen geheimhouding stukken spoedzoekers en vergunninghouders.docx Ondertekend besluit Bekrachtiging geheimhouding Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders 20220208.pdf
6	Benoemingen
7	Vragenhalfuurtje Vragen PvdA aan het college over Tiny Houses voor het vragenhalfuurtje raad 8 februari 2022.docx
8	Debatspunten
9	Vaststelling woordelijk verslag
9.a	Vaststelling woordelijk verslag van de raad van 21 december 2021 woordelijk verslag 21 december 2021.doc
10	Vaststellen Erfgoednota RV Erfgoednota Wormerland 2021-2025.docx B2 Nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025-gewijzigd stuk.pdf B1 Erfgoednota Wormerland 2021-2025 versie gewijzigd.pdf Ondertekend besluit Erfgoednota 20220208.pdf
10.a	Motie VVD Erfgoed Monumenten 8-2-2022 Motie VVD Erfgoed Monumenten 8-2-2022 FS1 (004).docx
11	Vaststellen Omgevingsvisie Wormerland (vervallen ivm agendering volgende voorronde) B1 Omgevingsvisie Wormerland.pdf B2 Visiekaart Omgevingsvisie Wormerland.pdf B3 Nota van beantwoording Omgevingsvisie Wormerland.pdf B4 Ontwerp-omgevingsvisie Wormerland met aangebrachte wijzigingen.pdf Raadsvoorstel vaststellen omgevingsvisie Wormerland.docx Omgevingsvisie Wormerland incl. in de commissie toegezegde wijzigingen - zonder opmerkingen.pdf
12	Vaststellen specifieke subsidieregels Voorschoolse Educatie B1 Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie Wormerland 2020 def.docx B1. Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.pdf B2. Bedragen specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.pdf B3. Stroomschema (werk-procesafspraken) Peuterplus versie okt 2021.pdf B4. Bijlage bij stroomschema - Beschrijving Peuterplus versie dec 2021.pdf RV Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.docx Ondertekend besluit specifieke subsidieregels Voorschoolse Educatie 20220208.pdf Ondertekende specifieke subsidieregels 2022 Voorschoolse Educatie 20220208.pdf
13	Vaststellen Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer B1. Verordening bekostiging leerlingenvervoer WL 2022.pdf

RV. Verordening bekostiging leerlingenvervoer WL 2022.docx

Ondertekend besluit Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer WL 20220208.pdf

Ondertekende Verordening incl. Toelichting Bekostiging Leerlingenvervoer WL 20220208.pdf

14 Vaststellen Uitvoeringsprogramma Recreatie en Toerisme

B1. Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 .pdf

B2 Bijlage 1 onderdeel van B1 UItvoeringsprogramma.pdf

B3 Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028.pdf

RV Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 aangepast.docx

Ondertekend besluit Uitvoeringsprogramma Recreatie en Toerisme 20220208.pdf

15 Vaststellen zienswijze Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's

220111 RV Zienswijze St. Risicobeheer VR's.docx

B1 Oprichting stichting risicobeheer VR's_Bijlage 2 verzoek gemeenteraden wensen en bedenkingen Stichting RB.docx

B2 Oprichting stichting risicobeheer VR's_Bijlage 3 Modelontwerpbesluit oprichting stichting RB.pdf

B3 211014 Brief Veiligheidsberaad Oprichting St. Risicobeheer.pdf

B4 220111 Brief VrZW Reactie St. Risicobeheer VR's.docx

Ondertekend besluit zienswijze inzake oprichting Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's 20220208.pdf

16 Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

B1 Aanbiedingsbrief dd 8 nov 2021 Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam.pdf

B2 Verstedelijkingsconcept MRA 2050.pdf

B3 Nota van beantwoording behorende bij het verstedelijkingsconcept MRA 2050.pdf

Raadsvoorstel Wormerland Verstedelijkingsstrategie definitief 281221.docx

Ondertekend besluit Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA 20220208.pdf

17 Vaststellen Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

17.a Gewijzigd amendement Beeldkwaliteitsplan

Amendement BKP Zaanoeverontw. (002).docx

Ondertekend aangenomen amendement Beeldkwaliteitsplan Zaanoever 20220208.pdf

17.b Vaststellen Geamendeerde Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

B1. Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever.pdf

RV Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever.docx

Ondertekend besluit Beeldkwaliteitsplan Zaanoever 20220208.pdf

18 Instemmen met wijziging Verordening invordering en heffing Afvalstoffen 2022

220111 RV 1e aanpassing verordening afvalstoffenheffing 2022.docx

220111 Verordening tot wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.docx

Ondertekend besluit 1e wijziging Verordening afvalstoffenheffing 2022 20220208.pdf

Ondertekende verordening afvalstoffenheffing 2022 20220208.pdf

19 Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Zandweg 232-242 (vervallen ivm agendering volgende voorronde)

20211209 vragen GL bestemmingsplan Zandweg.docx

Beantwoording technische vragen inzake bestemmingsplan Zandweg.pdf

Bestemmingsplan Zandweg 232-242.pdf

Bijlagenboek bp Zandweg 232-242 - versie ii.pdf

Nota van Zienswijzen Zandweg 232 242.pdf

RV Zandweg 232 242 - 20220208.docx

Verbeelding Zandweg 232-242.pdf

Reactienota 1ste termijn_ (002)(47224993.1).pdf

Bijdrage Brandjes.docx

20 Motie vreemd GL en PvdA inzake opkoopbescherming/woonplicht

Aangenomen motie PvdA en GL Zelfbewoningsplicht en Opkoopbescherming Woningen 20220208.pdf

21 Motie vreemd inzake bijzonder provinciaal landschap/lintbebouwing

Aangenomen motie unaniem Notitie Lintbebouwing en Probleemlocaties in dorpslinten 20220208.pdf

22 Motie vreemd fractie GL over Pakhuis Wormerveer

Aangenomen motie fractie GL Restauratie Pakhuis Wormerveer 20220208.pdf

23 Sluiting

Verslag van de openbare vergadering van de gemeenteraad van Wormerland, gehouden op 8 februari 2022, locatie De Stoomhal Wormer, aanvang 20.00 uur

AANWEZIG

de leden:	de heer F.C. Stoop (GroenLinks), de heer R. Doorn (GroenLinks), mevrouw P.J.M. Fens (GroenLinks), de heer C.J. Kindt (PvdA), mevrouw M. Klootwijk (PvdA), mevrouw M. Holdener-van de Geer (CDA), de heer A. Stol (CDA), de heer H.A. Kramer (D66), de heer C.J.M. Doorenbos (VVD), de heer F.C. Sanders (VVD), de heer R.F.T. van Wanrooij (VVD), de heer M. Haalboom (POV), mevrouw C. Ton-Betjes (POV), de heer R.P. Hendriks (VLW)
wethouders:	de heer R.J.G. Berkhout, de heer H.P.J. Halewijn, de heer J.M. Schalkwijk, de heer K. van Waaijen
de voorzitter:	mevrouw A.J. Michel-de Jong
de griffier:	mevrouw N. Kooij-de Vries
afwezig m.k.g.:	mevrouw K. Schoonheim-Bakker (GroenLinks), de heer K.IJ. Luttik (POV), mevrouw A. Smit-de Ridder (POV)
verslaglegging:	mevrouw S. Baradel (DemiSec)

AGENDA

1. Opening
2. Vaststellen agenda
3. Mededelingen
4. Spreekrecht publiek

4a. Inspreker dhr. E. Vermeulen (vzt Stichting Zaanse Pakhuizen) - Pakhuis Wormerveer te Wormer

4b. Inspreker dhr. B. Nieuwenhuijs - Pakhuis Wormerveer te Wormer

5. Bekrachtiging geheimhouding

5a. Bekrachtiging geheimhouding raadsbericht inzake statushouders en spoedzoekers

6. Benoemingen
7. Vragenhalfuurtje
8. Debatpunten
9. Vaststelling woordelijk verslag

9a. Vaststelling woordelijk verslag van de raad van 21 december 2021

10. Vaststellen Erfgoednota

10a. Motie VVD Erfgoed Monumenten

11. Vaststellen Omgevingsvisie Wormerland
12. Vaststellen specifieke subsidieregels Voorschoolse Educatie
13. Vaststellen Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer
14. Vaststellen Uitvoeringsprogramma Recreatie en Toerisme
15. Vaststellen zienswijze Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's
16. Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA
17. Vaststellen Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

17a. Gewijzigd amendement Beeldkwaliteitsplan

17b. Vaststellen Geamendeerd Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

18. Instemmen met wijziging Verordening Invordering en heffing Afvalstoffen 2022
19. Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Zandweg 232-242

20. Motie vreemd GroenLinks en PvdA inzake opkoopbescherming/woonplicht
21. Motie vreemd inzake Bijzonder Provinciaal Landschap/lintbebouwing
22. Motie vreemd fractie GroenLinks over Pakhuis Wormerveer
23. Sluiting

1. Opening

De voorzitter: Goedenavond allemaal. Hartelijk welkom bij deze raadsvergadering van de gemeenteraad van de gemeente Wormerland. Wat fijn dat we vandaag fysiek bijeen kunnen zijn hier in deze prachtige Stoomhal. Dit doet mij goed en ik denk velen met mij. Ook een hartelijk welkom aan de kijkers thuis. De uitzending is gestart. Klopt dat? Dat is heel goed nieuws hoor ik daar in koor. Ik heb een afbericht ontvangen van mevrouw A. Smit-de Ridder, van de heer K.IJ. Luttik en van mevrouw K. Schoonheim-Bakker. Dan kijk ik even met u naar de vaststelling van de agenda. Ik begin even met op te merken dat het onderwerp Omgevingsvisie in de voorronde niet volledig behandeld is en ik wil u voorstellen om dat van deze agenda af te voeren. Kunt u daarmee instemmen? Dat is het geval. Dan zijn er een aantal moties en amendementen rondgestuurd, ik loop ze zo even met u door. Dat is de motie vreemd aan de orde van de dag inzake de Opkoopbescherming van PvdA en GroenLinks. Dat is een motie vreemd aan de orde van de dag over het Bijzonder Provinciaal Landschap en de lintbebouwing. Dan hebben we een motie vreemd aan de orde van de dag over Pakhuis Wormerveer. Dan hebben we een motie over het onderwerp Erfgoed van de VVD. Strikt genomen is die vreemd aan de orde van de dag maar vanwege de relatie met de nota Erfgoed hebben we hem op de agenda na dit onderwerp geplaatst. En dan is er een amendement bij het onderwerp Beeldkwaliteitsplan.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter: Ik ga nu eerst even naar wethouder Halewijn want hij heeft een opmerking bij het onderwerp leerlingenvervoer wat eventueel nog van invloed kan zijn op het vaststellen van de agenda. Mag ik u het woord geven wethouder Halewijn? Is er een microfoon beschikbaar voor de wethouder? Ja, dank u wel.

Wethouder Halewijn: Ja voorzitter, dank u wel. Het gaat inderdaad even om het raadsvoorstel bij agendapunt 13, daar is onder het kopje Adviescommissies geraadpleegd geschreven, of daar leest u, dat de ASD akkoord is gegaan met de verordening. Dat is niet helemaal een juiste weergave. U moet daar lezen: 'De ASD heeft meegelezen met de verordening en een aantal verbetersuggesties gedaan. Zij zal een advies schrijven op de beleidsregels die worden opgesteld naar aanleiding van deze verordening'. Ik denk dat dat meer recht doet aan de mening van de ASD over dit stuk. Dus vandaar even deze opmerking vooraf.

De voorzitter: Dank u wel wethouder Halewijn. Ik kijk even rond of dat nog van invloed is op het vaststellen van deze agenda. Dat is niet het geval en nu gaan we naar de heer Kindt, u heeft ook een opmerking over de agenda gaat uw gang.

De heer Kindt: Goedenavond voorzitter. Voorzitter, we hebben kennisgenomen van een advies van de Omgevingsdienst IJmond over de milieunormering met betrekking tot het bestemmingsplan Zandweg. Dat is voor ons een nieuw feit en daarvoor willen wij u verzoeken dit agendapunt, het vaststellen Bestemmingsplan Zandweg van de agenda te halen.

De voorzitter: Dank u wel, het betreft agendapunt 19. U verzoekt om dit van de agenda af te halen. Ik stel voor dat wij even een kort ordedebat over uw voorstel houden, dan ga ik alle

fracties even langs wat men daarvan vindt en zal ik ook even aan de wethouder het woord geven en dan nemen we een besluit over uw voorstel. Akkoord?

De heer Kindt: Akkoord.

De voorzitter: Ik kijk even naar GroenLinks. Hoe staat u in dit voorstel? Mevrouw Fens van GroenLinks krijgt de microfoon doorgegeven, gaat uw gang.

Mevrouw Fens: Dank u wel. Het is zo dat GroenLinks zal het voorstel ondersteunen. En de reden daarvoor is met name het gegeven dat in het bestemmingsplan de uitbreiding onder milieucategorie 5.1 valt, maar daar is een advies van de Omgevingsdienst en die adviseert een lagere milieucategorie voor de uitbreiding. Wat wij onjuist vinden is dat dat negatieve advies aan de wethouder niet overgelegd is aan de gemeenteraad en wij vinden het essentieel dat dat bij de stukken betrokken wordt omdat de Omgevingsdienst ook zegt, risico van handhaving van categorie 5.1 voor het gehele bedrijf, het mogelijk maakt om zwaardere activiteiten toe te staan met toename van hinder tot gevolg. En een ander punt op grond waarvan wij ook pleiten voor aanhouding is toch de verkeersveiligheid aan de Veerdijk na uitbreiding van Cargill. Die verkeersveiligheid zal afnemen. Zoals bekend is, wordt de weg versmald, die komt ook te liggen tussen twee hoge fabriekspanden en het wordt een doorgaande route voor fietsers en wandelaars, maar ook voor de vrachtwagens van M.O.T.T.

De voorzitter: Mevrouw Fens, ik wil u vragen om u even te beperken tot de ordevraag, namelijk stemt u in met het afvoeren van dit punt van de agenda en u kunt eventueel een korte toelichting geven maar niet heel uitgebreid want dan gaan we de inhoud in.

Mevrouw Fens: Ik ben bijna klaar. Ik vind namelijk dat voor die verkeersbewegingen M.O.T.T. en ook de nieuwe verkeerssituatie die ontstaat na uitbreiding, een verkeerstechnisch onderzoek voor moet komen en ook als het even kan een advies van de Fietsersbond. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel voor deze uitgebreide toelichting. We gaan even naar het CDA, de heer Stol.

De heer Stol: Dank u wel mevrouw de voorzitter. Dit dossier kent al een lange looptijd. Er is ook al heel veel energie in gestoken. Ik had ook graag het advies van de wethouder hierover gehoord, maar wat ons betreft, zorgvuldigheid boven alles. Er is ook veel emotie rond dit hele raadsvoorstel, dus wat dat betreft is het wellicht goed om heel zorgvuldig te gaan werken en inderdaad het laatste feit dat net al genoemd is door de heer Kindt, goed te betrekken bij de beoordeling. Dus wij kunnen wel instemmen met het voorstel.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Kramer, D66.

De heer Kramer: Ja voorzitter. Wij gaan niet akkoord met het schrappen. Er is voldoende overleg geweest en er komen nu feiten over tafel als een advies van de Omgevingsdienst. Dat is wat ons betreft een ambtelijk stuk dat onderliggend is aan het bestemmingsplan, aan het opstellen van het bestemmingsplan. Dus dat is in de overweging van onder andere de wethouders en de ambtelijke dienst meegenomen naar ons idee, misschien dat de wethouder dat straks nog even kan bevestigen. Het is zoals gezegd, wat ons betreft uitgebreid aan de orde geweest, er zijn wat ons betreft geen nieuwe feiten. Het bestemmingsplan zoals het nu voorligt is in overeenstemming met hetgeen wat is afgesproken in 2017 en 2018 en 2019. Ook alleen al in het kader van betrouwbaarheid van de overheid zeg ik, laten we dit nu afronden en er een klap op geven.

De voorzitter: Dank u wel, ik ga naar de VVD, de heer Sanders.

De heer Sanders: Dank u wel voorzitter. Ik zal een korte toelichting geven maar wij gaan akkoord met het uitstel naar de volgende vergadering, tijdens de voorronde. Het zou zo makkelijk zijn in het leven als alles zwart-wit was en dan was het kiezen. Maar heel erg speelt hier, woon je nou op een industrieterrein met je woning of heb je industrie op een straat. En die nuance is natuurlijk heel erg bepalend voor hoe je naar de situatie kijkt. Dus hoe beter het voorbereid wordt, hoe beter ook de besluitvorming in deze raad kan plaatsvinden en daarom gaan we akkoord met uitstel.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Hendriks, VLW.

De heer Hendriks: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ik ben van mening dat op het moment dat een fractie of een lid van de raad van mening is dat een voorstel naar zijn of haar idee nieuwe feiten gaat bevatten waarover gesproken moet worden, dat vanwege de zuiverheid we daar aan moeten toekomen. Dus wat dat betreft, ondersteun ik het verzoek van de heer Kindt en ben ik ook akkoord met uitstel maar ik hoop wel dat we dan in de volgende voorronde nog dit kunnen behandelen zodat we in de laatste vergadering van deze raad dit kunnen afhandelen. Want ik denk dat we dat ook wel moeten doen, want dit moet je niet over de verkiezingen heen halen want dan gaat het nog langer duren. En we zijn al zo lang bezig en ik vind dat iedereen ook recht heeft op zo snel mogelijk een mening, hoe de gemeenteraad erover denkt.

De voorzitter: Dank u, POV.

De heer Haalboom: Dank u wel voorzitter. Er is al veel over gezegd en we zijn het ermee eens. Zorgvuldigheid is belangrijk, zeker in dit lastige dossier dus wij gaan akkoord met het voorstel van de heer Kindt.

De voorzitter: Dank u wel, dan gaan we even naar de wethouder. De heer Berkhout, die heeft al een microfoon vast. Gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Ik kan natuurlijk ook tellen, maar ik ben het eigenlijk wel eens met het voorstel omdat ik heb gemerkt dat we afgelopen twee weken ongelooflijk veel met elkaar feiten hebben uitgewisseld en ik daarop gereageerd heb. Ik heb als een gek moeten acteren samen met de ambtelijke organisatie en ook met de mensen van Cargill. Ik denk dat het gewoon geen zorgvuldige behandeling is als we dit zouden behandelen vandaag. En we zijn er al jaren mee bezig dus die ene maand, als dat al lukt, ik hou dat even in reserve want het moet vooral goed en niet snel, maar dan kan die ene tijdsspanne er ook nog wel bij.

De voorzitter: Dan constateer ik een groot draagvlak voor uw voorstel en dan adviseer ik u om in de eerstkomende voorronde te proberen om de stukken zoals door u en door mevrouw Fens naar voren gebracht, te behandelen zodat eenieder daar zijn licht over kan laten schijnen en het debat kan plaatsvinden. Dan is dit ordevoorstel aangenomen met 13 stemmen voor en 1 stem tegen. Zijn er dan nog andere dingen voor de agenda? Nee. Dan stellen wij het agenda zo vast. Dan gaan we naar de mededelingen.

3. Mededelingen

De voorzitter: De fractie van de POV heeft ons laten weten dat zij vanaf heden als zelfstandige fractie verder gaat. En de heer Luttik en mevrouw Smit-de Ridder hebben ons aangegeven dat zij vanaf heden zich aansluiten bij de fractie van de POV. De heer Hendriks heeft ons laten weten dat hij vanaf heden als zelfstandige fractie in zijn eentje verdergaat. En dat betekent ook dat er een aanpassing is geweest van de spreektijden. De VLW heeft vanaf heden één zetel en zes minuten spreektijd en de POV heeft vier zetels en negen minuten

spreektijd. Dat was de mededeling die ik heb. Zijn er van uw kant nog mededelingen? Nee, dan gaan we nu naar het spreekrecht van het publiek.

4. Spreekrecht publiek

De voorzitter: Er hebben zich twee insprekers gemeld en ik ga als eerste naar de heer Vermeulen, voorzitter van de Stichting Zaanse Pakhuizen. Mijnheer Vermeulen, u heeft verzocht om even hiervoor te komen staan. Ik wil u graag uitnodigen, u heeft drie minuten spreektijd en als u zo een beetje tegen die drie minuten aanloopt dan geef ik u zo even een knikje dat u weet waar u aan toe bent. Gaat uw gang.

4a. Inspreker dhr. E. Vermeulen (vzt Stichting Zaanse Pakhuizen) - Pakhuis Wormerveer

De heer Vermeulen: Goedenavond allemaal. Mijn naam is Ekko Vermeulen, ik ben voorzitter van Stichting Zaanse Pakhuizen. We zijn in het leven geroepen om pakhuizen hier in de Zaanstreek van de ondergang te behoeden en dat doen we al een tijdje met succes. We hebben onder andere de pakhuizen Waal, Maas en Schepel in gemeente Wormerland jaren geleden aangeschaft en weer een bestemming gegeven en op die manier blijft dat behouden voor het nageslacht. Vandaag staan we hier voor Pakhuis Wormerveer. Een uniek pakhuis dat eigenlijk de tussenfase laat zien van de oude Zaanse houtbouw naar de meer moderne gemetselde bouw. Het is nog de enige in zijn soort, een uniek pakhuis en dat moet gewoon behouden blijven. Wij zijn als stichting al zeker vijftien jaar geleden begonnen met het behoud van Pakhuis Wormerveer. We waren ontzettend blij dat in die tijd Olam Cocoa, dat was toen ADM Cocoa samen met Vanilia een plan hadden gemaakt met gemeente Wormerland om Pakhuis Wormerveer te behouden, wel een stukje te verplaatsen, maar wel weer in oude staat helemaal te herstellen. Dus wij dachten op dat moment dat het allemaal geregeld was, we hadden weer een pakhuis gered, er konden weer mensen van genieten maar niets bleek minder waar te zijn. Want we zijn ondertussen bijna tien jaar verder en er is niets met Pakhuis Wormerveer gebeurd en de staat gaat heel hard achteruit. En Bart Nieuwenhuijs gaat daar zo meer over vertellen maar wij denken zelfs dat dit pakhuis wel eens in zou kunnen storten en dat zou toch wel een heel treurig verhaal zijn. Het is echt in slechte staat. Wij hebben de gesprekken opgestart met Olam en met Vanilia om te kijken wat kunnen wij nou als stichting betekenen voor deze partijen. Wij weten ondertussen dat Vanilia afstand wil doen van Pakhuis Wormerveer, wij dachten dat Olam ook voornemens was om met ons in zee te gaan om het te behouden op de huidige plaats en te restaureren en een bestemming te geven. Maar toen wij vorige week een gesprek hadden met Olam bleek eigenlijk dat ze er gewoon van af willen. Dus ze willen eerst van Vanilia af en daarna willen ze eigenlijk zo snel mogelijk van Pakhuis Wormerveer af. Maar het is een gemeentelijk monument, dat hebben we niet voor niets als monument gecreëerd en ik vind als gemeente dat we dat moeten beschermen en dat we in actie moeten komen en dat ook aan Olam moeten vertellen en de druk daarop moeten uitvoeren, want het is een beeldbepalend pand, het staat op een hele bijzondere plek en het zou gewoon geweldig zijn, ook voor de mensen in de omgeving, dat ze daar nog tot in de lengte der dagen van kunnen genieten. En ik wil eigenlijk Bart Nieuwenhuijs even het woord geven om meer te vertellen over de staat van Pakhuis Wormerveer en wat op dit moment de risico's zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zal ik Bart Nieuwenhuijs het woord geven als u dat goed vindt. Dan mag u de microfoon aan Nienke geven en weer gaan zitten.

4b. Inspreker dhr. B. Nieuwenhuijs - Pakhuis Wormerveer te Wormer

De heer Nieuwenhuijs: Goedenavond, ik ben Bart Nieuwenhuijs ook van Stichting Zaanse Pakhuizen en daarnaast als restauratiebedrijf al vanaf 2000 actief op Pakhuis Wormerveer. Toen ben ik er eigenlijk voor het eerst in geweest, en als je dat vergelijkt met de staat van

nu, dat is echt schrikbarend achteruitgegaan. Wat ontzettend gevaarlijk is op dit moment is dat de fundering aan de zaankant helemaal vrij gespoeld is door de Zaan, omdat er geen beschoeiing meer onder staat, waardoor eigenlijk een gevaarlijke situatie ontstaat. En wij zijn als stichting ontzettend bang dat Olam dat aangrijpt om het pand met spoed te laten demonteren of slopen. Het is natuurlijk een gemeentelijk monument maar onder het mom van veiligheid kan natuurlijk een heleboel. Dus vandaar ook eigenlijk een taak vanuit de gemeenteraad, probeer dat te tackelen, want er moet gewoon binnen nu en één jaar, iets gebeuren aan het onderhoud van Pakhuis Wormerveer. Verplaatsing was heel lang natuurlijk als een geschikte optie gezien, maar zelf ben ik eigenlijk een beetje tot inkeer gekomen omdat het ontzettend jammer is dat bij het verplaatsen en demonteren van Pakhuis Wormerveer, want met de plannen, die heb ik zelf samen met Michel Hulzebosch van Vanilia gemaakt, verlies je eigenlijk 70% van het object zelf. Dus niet alleen de historische context is weg, maar ook 70% van het historisch materiaal plus dat het herbouwen op een nieuwe locatie bijna twee keer zo duur is als het restaureren ter plaatse. Dus het is ontzettend jammer want 70% materiaalverlies, dat komt voornamelijk doordat het pand natuurlijk gemetseld is. Gemetselde onderdelen kunnen natuurlijk niet overgeplaatst worden, die moeten volledig gesloopt worden en een groot probleem is dat over alle historische houtenvloeren een betonnen plaat is gestort. Bij behoud ter plaatse kun je dat gewoon handhaven maar bij demontage en verplaatsing moet dat er allemaal uit wat extreem kostbaar is en waardoor eigenlijk alle originele vloeren ook verloren zullen zijn. Dus dat lijkt me eigenlijk geen optie.

De voorzitter: Was dat het?

De heer Nieuwenhuijs: Ja, binnen de tijd.

De voorzitter: Allebei binnen de tijd, hartstikke bedankt. Fijn dat jullie er waren, jullie zijn welkom om te blijven. De motie over Pakhuis Wormerveer komt pas later aan de orde, maar ook alle begrip als jullie de uitzending thuis verder willen bekijken of later willen bekijken.

De heer Nieuwenhuijs: Zijn er mogelijk nu al vragen over het pakhuis of over de stichting?

De voorzitter: Dat wil ik eerlijk gezegd even bewaren tot een behandeling van de motie, anders gaan we nu het inhoudelijke debat al in en dat staat nu niet op de agenda.

De heer Nieuwenhuijs: Bedankt voor jullie aandacht dan.

De voorzitter: En jullie ook heel erg bedankt voor jullie inspreek en jullie betrokkenheid bij dit onderwerp.

5. Bekrachtiging geheimhouding

De voorzitter: En terwijl deze twee heren het pand verlaten gaan wij verder met agendapunt 5. Dat is de bekrachtiging van de geheimhouding en wij hebben inderdaad een raadsbericht dat daar voor in aanmerking komt.

5a. Bekrachtiging geheimhouding raadsbericht inzake statushouders en spoedzoekers

De voorzitter: Dat is het raadsbericht inzake statushouders en spoedzoekers. En de raad wordt voorgesteld in te stemmen met het besluit. Is er iemand die daar stemming over wenst? Mevrouw Fens, u wilt wat zeggen of u wenst stemming?

Mevrouw Fens: U kunt het zien als een stemverklaring. Wat ik zo jammer vind is dat in het stuk op geen enkele manier wordt onderbouwd waarom die geheimhouding nodig is. Ik heb

het eerder aangekaart, het belang is helemaal niet aangegeven. GroenLinks gaat er natuurlijk mee akkoord, maar een aandachtspunt voor de volgende keer.

De voorzitter: Wij hebben tijdens de bijeenkomst waarin dit onderwerp aan de orde was wel een uitgebreide toelichting gegeven op dat belang. Maar ik ben het met u eens, dat had ook gewoon in de stukken voor iedereen duidelijk naar voren moeten komen. Dus dank u wel voor de tip, die nemen wij mee voor de volgende keer. Anderen nog? Nee. Dan gaan we die geheimhouding bij deze bekrachtigen.

6. Benoemingen

De voorzitter: Dan zijn er geen benoemingen bij agendapunt 6, maar er is wel een vraag bij het vragenhalfuurtje.

7. Vragenhalfuurtje

De voorzitter: En dat is een vraag van de heer Kindt inzake het onderwerp Tiny Houses. Het woord is aan mijnheer Kindt van de Partij van de Arbeid.

De heer Kindt: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, geacht college, in het Noordhollands Dagblad van maandag 25 januari 2022 werd bericht dat voor de door uw college voorgestelde locatie voor vijf Tiny Houses zich inmiddels tien geïnteresseerden hebben gemeld. In het krantenartikel wordt gemeld dat het grondoppervlak van een Tiny House maximaal 40 m² groot mag worden. Wat is de beoogde totale oppervlak inclusief toegangswegen en welk gedeelte van De Groene Wig wordt als locatie voor de benoemde Tiny Houses aangewezen? Laat ik bij deze twee vragen beginnen.

De voorzitter: Als u nog meer vragen heeft, dan adviseer ik u om die nu meteen te stellen, want u heeft straks nog één keer om te reageren op de wethouder.

De heer Kindt: Dan lees ik mijn tekst voor. Dat ga ik doen. De Groene Wig is officieel aangemerkt als een park met fraaie zichtlijnen naar de Zaan. Door de keuze van de plaatsing van deze Tiny Houses wordt dit park in tweeën gesplitst. Wat betekent deze locatiekeuze voor de natuurwaarde en de schoonheid voor dit park? De directe nabijheid van een drukke verkeersader en productiebedrijven die veel lawaai en uitstoot van schadelijke stoffen genereren, op welke wijze heeft u de directe aanwezigheid van verkeer en fabrieken meegewogen in uw besluitvorming? Ten slotte nog een vraag over de formele besluitvorming, die nodig is voor de realisatie, om die in gang te zetten. Kunt u iets zeggen over de planning en het proces van de besluitvorming?

De voorzitter: Dank u wel. Dan kijk ik naar de heer Schalkwijk, de wethouder gaat in op uw vragen.

Wethouder Schalkwijk: Voorzitter, dank u wel. Ik ga proberen ze allemaal in één keer te beantwoorden, althans zo heb ik mij voorbereid. Voorzitter, de oorsprong naar het locatieonderzoek voor Tiny Houses ligt besloten in het coalitieakkoord en het collegeprogramma. Te lezen is daarover, 'De komende bestuursperiode breiden wij onze woningvoorraad uit. Daarvoor onderzoeken wij welke mogelijkheden er zijn in onze gemeente voor initiatief, en initiatiefnemers dagen we uit tot een creatieve woonvorm zoals Tiny Houses'. Zo is te lezen. Het college heeft bij zijn collegevoorstel van 5 oktober jl., uitvoering daar aan willen geven. De gevonden locatie is eigenlijk de enige locatie die niet valt onder Natura 2000, die niet valt in een NNN-gebied en niet valt onder BPL. De haalbaarheid van deze locatie is volledig afhankelijk van de initiatiefnemers. De voorkeurs- of studielocatie achten wij kansrijk maar waarbij het echt aan initiatiefnemers is om met een plan te komen waaruit blijkt dat realisatie haalbaar is. De vorm is gekozen om de bouw, net

zoals bij bijvoorbeeld woningcorporaties met bouwplannen, te leggen bij de initiatiefnemers en dus niet bij de gemeente. En in het laatste geval is de gemeente verantwoordelijk voor alle onderzoeken et cetera en beletten wij de creativiteit van initiatiefnemers. Eigenlijk kun je zeggen: niets nieuws onder de zon. Deze studielocatie zoals dit in het collegevoorstel is genoemd is de groenstrook in de oksel van de Rigastraat en de Spekhuisstraat. Het is dus met dit aspect van ruimtelijke onderbouwing waaruit de haalbaarheid moet blijken. Denk hier bijvoorbeeld aan onderzoeken naar geluid, geur en ruimtelijke inpasbaarheid. Het draait dus om die ruimtelijke invulling. Het initiatief moet onderdeel zijn van de groenstructuur. Hierbij horen bijvoorbeeld geen aggregaten of parkeerplaatsen. Als het gaat over het realiseren van nutsvoorzieningen of het gaat om off-grid, zal dit onderdeel moeten uitmaken van het initiatief. Het initiatiefvoorstel moet dus juist passen in deze groene locatie, door het college benoemd als een kansrijke voor deze locatie. Dat betekent onder andere dat na een periode van tien jaar, de maximale tijd dat deze Tiny Houses daar kunnen staan, deze verwijderd worden en de huidige situatie wordt hersteld. Het kan zelfs een versterking betekenen in die tijd, aan de groene uitstraling van het gebied onder andere bijvoorbeeld door plaatsing van beplanting rondom de drie tot vijf Tiny Houses. Indien het plan door de initiatiefnemers akkoord wordt bevonden, dus na de diverse onderzoeken, het akkoord van de intaketafel er is en de eventuele bezwaren zijn afgerond kan een bouwvergunning worden afgegeven. Hiervoor is geen aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk omdat de bestemming groen blijft. Immers na tien jaar gaat het weer terug. En die vergunningverlening is een collegebevoegdheid. Voorzitter, ik moet u zeggen: dit is geen 100% optimale oplossing. Deze oplossing is dus suboptimaal te noemen. De consequentie bij het niet realiseren van Tiny Houses is zeker ook geen optimale oplossing te noemen, 100% optimaal. Dan wordt er namelijk geen uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord en het collegeprogramma en dat is zeker ook ongewenst. Dit in eerste termijn.

De voorzitter: De heer Kindt, wilt u daar op reageren?

De heer Kindt: Jazeker.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Kindt: Ja voorzitter, het coalitieakkoord, dat vind ik heel belangrijk, ook het collegeprogramma, echter, niet tegen elke prijs. En deze locatie is buitengewoon ongelukkig gekozen. U heeft het over een oksel. Ik heb het over een speciaal aangelegd natuurwaardegebied waar met veel zorg en met veel kosten zeldzame natuurwaarden zijn aangebracht en worden onderhouden met fraaie zichtlijn van De Groene Wig en daar middenin wordt nu echt een hap eruit genomen. En dat herstellen na afloop, ik vraag me af of dat goed kan op die plek. Het is het laatste ongerepte stukje groen land in dit gebied. Voor de rest is het ofwel industrieel gebied geworden ofwel woongebied. Dus het is echt het laatste stukje. Dan kan het elders heel moeilijk zijn, maar op die plek… En wat betekent dit nou voor de natuurwaarden? En is het niet een desinvestering van alle kosten die gemoeid zijn geweest met de realisatie van dit mooie plekje.

De voorzitter: Wethouder Schalkwijk.

Wethouder Schalkwijk: Ja voorzitter, natuurwaarde, inpasbaarheid, speciaal aangelegd, desinvestering achteraf, dat zal blijken als er een plan wordt ingediend dat wij niet op die manier kunnen goedkeuren omdat het dan aan de hand is. Ik heb u al gezegd, het moet inpasbaar zijn daar, tussen de drie en de vijf en die moeten we dus ook niet dwars neerzetten in dat gebiedje maar wel met de zichtlijnen mee. Ze kunnen misschien een klein beetje uit het lood gezet worden, maar ze staan haaks op de Zaan, althans dat is mijn verbeelding die ik erbij heb. Het is dus heel erg belangrijk, het plan dat de initiatiefnemers indienen, moet aan alle kanten, ook de natuurwaarden, toetsbaar zijn. U heeft gevraagd over paden en wegen en alles en dingen, dat gaan we dus niet doen. We willen het zo natuurlijk

als mogelijk houden, het liefst helemaal en het zal lastig worden ook voor de initiatiefnemers om daar een Tiny House van een paar vierkante meter neer te zetten omdat het drassige grond is. Dus daar moeten ze ook met een heel innovatief plan komen, niet dat het hele gebied overhoop gehaald gaat worden omdat er dan een Tiny House neergezet kan worden, want dan vernietigen we dus heel erg veel en wordt het na tien jaar welhaast onmogelijk om het weer in de staat zoals het nu is terug te brengen. Ik denk dat ik alles gehad heb. Er moet voldoen worden aan de natuurwaarden, desinvestering achteraf, dat zal blijken, maar nogmaals, dat is niet voor ons, en de zichtlijnen willen we behouden maar dan heb je het dus over hoe je die Tiny Houses positioneert. Wij hebben heel veel locaties bekeken in het dorp, in de hele gemeente moet ik zeggen. En overal loop je op tegen Natura 2000, tegen NNN of tegen Bijzonder Provinciaal Landschap. En wij dachten, we zeggen aan de voorkant tegen de initiatiefnemers, hoor eens hier, na tien jaar moet het wel zijn en hou je nou aan die natuurwaarden, daar gaan we heel veel aandacht aan schenken aan dat soort zaken, dat we hopen dat ze met goede plannen komen, voor hen nog uitvoerbaar, want het is dus niet een huis voor de armen dat daar neergezet gaat worden, dat wordt echt een duur project en als ze er dan evengoed nog brood in zien en wij denken, we kunnen het toetsen aan al die dingen die we zelf bedenken want het moet weer terug over tien jaar, ja dan zou het een mogelijkheid kunnen zijn. Ik zie ze nog niet geplaatst, maar het is wel zo aardig om juist ook de creativiteit van de mensen te kietelen om te kijken wat er wel mogelijk is binnen grenzen. Daar wilde ik het bij houden.

De voorzitter: Dank u wel. Ik hoor grotendeels zowel al bij de heer Kindt als bij de wethouder dezelfde zorgen en ik denk dat het ook even afwachten is wat er verder gebeurt en eventueel ook afwachten is hoe u daar verder over denkt mijnheer Kindt, maar daar is nu in dit vragenhalfuurtje in ieder geval geen ruimte meer om daar verder over na te denken dus ik adviseer u om dat antwoord van de wethouder weer mee terug te nemen en daar eventueel uw overweging weer bij te maken. Akkoord?

De heer Kindt: Akkoord

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie de hand van de heer Doorn van GroenLinks.

De heer Doorn: Even een voorstel voor de orde. De wethouder zei in eerste instantie BPL, later noemde hij het inderdaad bij de volledige naam. Ik stel voor dat we uitkijken met het gebruiken van afkortingen die wij misschien wel kennen maar onze kijkers misschien niet. Dus in plaats van BPL laten we dan bijvoorbeeld Bijzonder Provinciaal Landschap gebruiken zodat mensen dat eventueel ook op kunnen zoeken en kunnen kijken 'waar hebben ze het eigenlijk over'. En datzelfde geldt voor NNN en wat we nog verder mee gaan krijgen. Natuurnetwerk Nederland, dat mensen dat op kunnen zoeken. Dank u wel wethouder. Ook ik heb het niet altijd paraat maar in ieder geval, een vraag aan iedereen …

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Doorn, voor deze oproep. Het is aan eenieder hoe die daarop in wil gaan of dat in wil invullen.

8. Debatpunten

De voorzitter: Dan komen we bij de debatpunten. Er zijn geen debatpunten aangevraagd.

9. Vaststelling woordelijk verslag
9a. Vaststelling woordelijk verslag van de raad van 21 december 2021

De voorzitter: De vaststelling van het woordelijk verslag, agendapunt 9a. En dan hebben we het over het verslag van de raad van 21 december 2021. Kunt u instemmen met vaststelling? Ja. Dan doen we dat bij dezen.

10. Vaststellen Erfgoednota

De voorzitter: En dan zijn we aangekomen bij agendapunt 10. Dat betreft de vaststelling van de Erfgoednota. Het onderwerp is besproken in de voorronde en de leden van de voorronde hebben positief geadviseerd op dit voorstel. Er is naar aanleiding van de opmerkingen van GroenLinks een kleine aanpassing geweest in de Nota van Inspraak en ook zijn inmiddels tekstuele aanpassingen, daar waar er typo's inzaten, is er een aanpassing geweest op het stuk. Ik wil u vragen of er nog stemverklaringen zijn. Die zijn er, van mevrouw Fens van GroenLinks. Wie heeft de microfoon voor mevrouw Fens? De heer Kindt misschien? De heer Doorn. Gaat uw gang mevrouw Fens.

Mevrouw Fens: Dank u wel. GroenLinks is iets blijer dat er na jaren nu een Erfgoednota voor ons ligt, dat is dan ook reden om in te stemmen met dit raadsvoorstel. En wij hopen dat de waardenkaart snel ontwikkeld zal worden en ervoor gaat zorgen dat, zoals wij ruim een jaar geleden al zeiden, zorgdragen voor een Wormerland dat stevig in haar eigenheid is verankerd. Wij stemmen dus voor vaststelling van de nota met uitzondering van één onderdeel: het stimuleren van veeteelt in ons veen- en weidegebied als onderdeel van de voorbeeldmenu's. Zoals in de Dikke Van Dale valt te lezen, is stimuleren 'prikkelen', 'aanmoedigen', en dat kan toch tegenwoordig niet meer de bedoeling zijn. Het is nog niet helemaal duidelijk wat er precies moet gebeuren met ons veen- en weidegebied, maar duidelijk is wel dat we niet op de oude voet door kunnen gaan. Dus nu opnemen in ons beleid dat je bij beoogde ontwikkelingen in het veen- en weidegebied veeteelt moet stimuleren is in onze ogen onverstandig, oneerlijk en eigenlijk onheus. Tijdens de voorronde werd al duidelijk dat een amendement op geen enkele steun zou kunnen rekenen. Aangezien die weg daarmee afgesloten was, kiezen wij er nu voor om niet te amenderen maar in te stemmen met de Erfgoednota uitgezonderd de tekst 'veeteelt stimuleren' op pagina 25.

De voorzitter: Dank u wel voor deze stemverklaring en ook dank voor uw betrokkenheid bij het onderwerp want dat mag wel even gezegd worden, u bent een van de grondleggers ook van dit verhaal. Zijn er nog andere stemverklaringen? Nee. Is er stemming gewenst? Ook niet, dan is de Erfgoednota vastgesteld. En dan komen nu bij de motie van de VVD en ik denk dat ik daar mijnheer Sanders het woord over mag geven, klopt dat? Ik zie hem knikken. U heeft het woord.

10a.Motie VVD Erfgoed Monumenten

De heer Sanders: Dank u wel voorzitter. Een korte inleiding, dan lees ik hem diagonaal door en dan kunnen we het debat erover voeren. Erfgoed en Wormerland, dat is zo met elkaar verbonden. Toen ik de eerste keer de Zaanbrug over kwam, toen werd je al geconfronteerd met de Zaanwand en ons dorp daarin. Onze dorpen, daar schuilen nog veel oudere monumenten dan de Zaanwand want eigenlijk is die relatief jong met 110 jaar oud. Die Erfgoednota zet een ontwikkelingsproces in, we hebben net voorgestemd, dat doet de VVD ook met enthousiasme, want het is goed dat we op die manier met ons erfgoed omgaan. Niet al het erfgoed is een monument, maar elk monument is wel een erfgoed vandaar deze nota hieraan verbonden en dank u wel dat u dat ook zo heeft geaccordeerd. Steeds meer komen we tot de ontdekking dat monumenten een ensemble zijn op een locatie. Nou liepen we ook tegen de Vermaning aan en ik wil maar even zeggen dat met name deze nota niet aan die discussie moet worden verbonden. Misschien dat je door discussies over erfgoed meer betrokken raakt bij de materie daaromheen, maar het staat er hier los van. Het is gewoon belangrijk dat we ons best doen om de monumenten zoveel mogelijk, net zoals Zaanstad dat doet, op hun locatie in het ensemble zoals dat is ontstaan in de soms honderden jaren, te bewaren. Dat kan soms niet en daarom staat er ook in de motie die hier voorligt 'bij voorkeur'. Het moet niet een motie zijn die zo dwingend en dichtgetimmerd is dat er geen enkele escape is. Het moet een richting aangeven en zorgen dat we onze zorg daarmee

uitspreken en daarmee ga ik naar de motie. Die hoeven we tegenwoordig niet meer helemaal voor te lezen dus dat doe ik ook niet. Een motie naar aanleiding van de Erfgoednota en ik ga dan ook meteen naar de conclusie, spreekt uit dat 'indien binnen onze gemeente een ontwikkeling plaatsvindt, waarbij de toestand van een van onze monumenten in het geding is, en als het de gemeentelijke monumentenlijst en/of rijks- of provinciale monumenten betreft, dat behoud van het erfgoed bij voorkeur dient plaats te vinden op de bestaande locatie in de bestaande toestand en dat daar alleen in het uiterste geval van wordt afgeweken waarbij de besluitvorming aan de raad is.' Eerst is het als amendement aangediend, mevrouw Fens die heeft mij daar met verve in ondersteund en ook de griffie en daarom is het een motie geworden en ik geef hem graag aan u terug voorzitter ter behandeling. Dank u wel.

MOTIE
Naar aanleiding van Erfgoednota Wormerland 2021-2025

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 8 februari 2022;

kennisnemende van het raadsvoorstel en gehoord de beraadslagingen:
1. de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 het Erfgoed van Wormerland plaatst in een ontwikkelingsstrategie omdat onze ruimtelijke omgeving altijd in ontwikkeling is;
2. dat daaraan een ‘Ontwikkelmenu’ wordt verbonden, zodat bij elke verandering rekening wordt gehouden met ‘het gezicht van Wormerland’ en de ‘Voorbeeldmenu’s’ en de ‘Specificering en Detaillering’;
3. monumenten daarin een belangrijke rol spelen, en van belang zijn voor onze identiteit;

overwegende dat:
1. de voorgestelde Erfgoednota en de daaraan verbonden ontwikkelingsstrategie eigentijds overkomt, omdat ‘de wereld om ons heen verandert en je niet meedoet als je niet mee verandert;’
2. geen prioriteit wordt gegeven aan het behouden van ons erfgoed op de bestaande locatie, en zoveel mogelijk in de bestaande toestand, zoals Zaanstad bijvoorbeeld als beleid heeft;
3. dit wel van belang is omdat monumenten niet op zich staan: het gebouw, de afwerking en de locatie vormen een ensemble dat in combinatie uniek is om zoveel mogelijk te behouden, dat de ontwikkeling eromheen daar rekening mee houdt, meer dan andersom;

spreekt uit dat:
- indien binnen onze gemeente een ontwikkeling plaatsvindt waarbij de toestand van één van onze monumenten in het geding is, als dat de gemeentelijke monumentenlijst en/of een rijks- of provinciaal monument betreft, dat behoud van het erfgoed bij voorkeur dient plaats te vinden op de bestaande locatie in de bestaande toestand, en dat daar alleen in het uiterste geval van wordt afgeweken, waarbij de besluitvorming aan de gemeenteraad is;

en gaat over tot de orde van de dag."

De voorzitter: Dank u wel, dan wil ik graag het debat openen in eerste termijn. Wie mag ik het woord geven? Mevrouw Fens van GroenLinks.

Mevrouw Fens: Ik heb eigenlijk een vraag aan de portefeuillehouder in verband met deze motie, een hele sympathieke motie. Het is zo dat als ik naar de erfgoedverordening kijk, dan is het volgens mij zo dat een monument op een locatie moet blijven en als je het wilt verplaatsen dat daar dan een vergunning voor aangevraagd moet worden. Ik heb de indruk dat deze motie toch samenhangt met de Vermaning, en met name de inventaris van de

Vermaning, dus ik wil aan de portefeuillehouder vragen: is het zo dat bij het college een vergunning is aangevraagd of bij de gemeente, met betrekking tot de verplaatsing van de inventaris van de Vermaning? Dat is belangrijk voor GroenLinks om de nota goed te kunnen beoordelen. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Stol, CDA.

De heer Stol: Dank u wel mevrouw de voorzitter. Dat het de voorkeur verdient bij monumenten om dat te behouden op locatie, daar zijn we het dacht ik allemaal, wel over eens en inderdaad het kan toch de vraag zijn of dat altijd lukt. En dat doet zich inderdaad ook nu bij de Vermaning, de doopsgezinde Vermaning voor waarbij gedacht wordt aan het verplaatsen van het interieur. Nu is het zo, bij de vorige raad zijn wij door de portefeuillehouder uitvoerig geïnformeerd hoe dat proces loopt naar aanleiding van vragen van de heer Sanders en in onze optiek gebeurt dat nu wel zorgvuldig door het college maar of je een besluitvorming daarover dan naar de raad moet halen, daar hebben wij vraagtekens bij. Maar ook wij zouden graag een reactie willen van de portefeuillehouder over dit punt. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Kramer, D66.

De heer Kramer: Dank u wel voorzitter. Ook D66 heeft een aantal vragen. Ik deel de vraag met mijn waarde collega Stol over de besluitvorming aan de gemeenteraad, maar daarnaast heb ik ook nog even een vraag over het betrekken van rijks- en provinciale monumenten, gaan wij daar wel over als gemeente en in hoeverre? Wordt ook de rol van de provincie en van het rijk in de besluitvorming over dit soort monumenten betrokken in de afwegingen? Ik krijg een beetje de indruk op dit moment uit het dictum dat we voorbijgaan aan, hoe moet je dat netjes zeggen, het eigenen van de verschillende gremia als het rijk en de provincie waar het gaat om rijks- en provinciale monumenten. Daar zou ik graag nog een uitleg van de indiener van hebben en een bespiegeling van de wethouder.

De voorzitter: Dank u wel. Wie nog meer in eerste termijn? De heer Hendriks, VLW.

De heer Hendriks: Mevrouw de voorzitter, ten aanzien van de motie van de VVD over de Erfgoednota, ben ik het eens met de eerder gestelde vraag of deze motie wel provinciale- of rijksmonumenten kan betreffen omdat rijk en provincie daar natuurlijk een eigen beleid over hebben. Dus daar zou ik wel een antwoord op willen hebben. En dan moet ik zeggen, heb ik ook wel wat moeite met de opmerking die in deze motie staat dat het monument in de bestaande toestand moet blijven. Ik heb voorbeelden in onze gemeente Wormerland waarbij een eigenaar van een gemeentelijk monument alles heeft gedaan, ook heel veel kosten heeft gemaakt om zijn monument in de oude staat te krijgen maar de onderdelen die je daarvoor nodig hebt zijn gewoon niet verkrijgbaar en het is ook gebleken dat die gewoon niet nagemaakt kunnen worden. Dus dat pand, dat moet wel afwijken en als je het niet weet, dan zie die afwijkingen niet maar je kunt dus niet zomaar in een motie vastleggen dat elk monument in feite in zijn oorspronkelijke staat moet blijven en ik zou de VVD willen voorstellen om dat zinnetje 'bestaande toestand' eruit te halen. Voor wat betreft de besluitvorming door de gemeente daar ben ik het wel mee eens, voorzitter. De gemeenteraad gaat natuurlijk over zijn eigen besluitvorming als hoogste orgaan, en zolang de wet de besluitvorming niet bij andere instanties, bestuursorganen heeft gelegd, kan de gemeente daar natuurlijk over besluiten om daar zelf over te gaan. Dus daar heb ik geen probleem mee. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er nog andere sprekers in het eerste termijn? Nee. Dan ga ik nu even een gedaantewisseling doen, ik zet even mijn pet van portefeuillehouder op en dan ga ik in eerste termijn reageren.

Burgemeester Michel: Toen het amendement mij bereikte dacht ik bij mezelf, goh, zijn we voldoende duidelijk geweest in hoe de Erfgoednota zich verhoudt tot ons monumentenbeleid? In deze motie is de besluitvorming eigenlijk losgekoppeld van de Erfgoednota maar in de overwegingen zien we natuurlijk nog steeds wel die verbinding staan. En ik hecht eraan om hier nog een keer op te merken dat het behoud van onze monumenten en herbestemming van onze monumenten, dat over dat onderwerp in onze Erfgoedverordening het beleid is vastgelegd en dat het losstaat van de Erfgoednota waar we net een besluit over genomen hebben. In die zin is deze motie eigenlijk vreemd aan de orde van de dag, zo zou je het kunnen noemen, slechts zijdelings gelieerd aan de Erfgoednota. En als het gaat over het voorstel van de VVD om voortaan alleen nog in het uiterste geval af te wijken van het herbestemmen van een monument of het aanpassen van een monument op een nieuwe plek, wil ik u nog even in herinnering roepen dat wij in de Zaanstreek bijzonder veel voorbeelden hebben, geslaagde voorbeelden, van verplaatsing van monumenten. Denk u maar aan de Zaanse Schans waar ontzettend veel panden en monumenten naartoe zijn verhuisd en daar een hele mooie nieuwe plek hebben gekregen. Denk ook even aan het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen waar bijzonder veel monumenten naartoe zijn verhuisd en ik vraag me af of al die monumenten in die staat behouden hadden kunnen blijven als die niet verplaatst waren. Dus met andere woorden, ik zou u toch willen ontraden om deze lijn vast te stellen omdat in sommige gevallen het gewoon beter is om, vanwege het behoud van het monument of in het geval van de Vermaning, inventaris van het monument, dat op een andere plek te doen. En als u zo strak eigenlijk het kader gaat vaststellen, dan gaat u alle lucht en mogelijkheden die er nu misschien zijn om monumenten uiteindelijk te behouden, die weg gaat u dan afsluiten. En dat zou ik u toch eigenlijk willen ontraden. En dan komt er inderdaad nog een technisch punt bij dat de heer Hendriks, en ik geloof ook de heer Kramer, naar voren heeft gebracht, over de provinciale- en rijksmonumenten, daar gaan we natuurlijk als gemeente niet over. Als u in de motie uit wilt spreken dat u het liefste heeft dat monumenten op de plek zelf in stand worden gehouden, dan zijn we het daar denk ik allemaal snel mee eens, maar ik zou zeggen, ontneemt u alstublieft niet de gemeente de mogelijkheid om ook anders te beslissen in het belang van onze monumenten. Dan nog even de vraag van mevrouw Fens, is het juist dat er ook een vergunning afgegeven moet worden? Ja, dat is juist. En dat is ook in het geval van de Vermaning gebeurd en ook een advies van de Monumenten- en Welstandscommissie, want het is natuurlijk zo, soms is het ook gewoon een expert-judgement wat we nodig hebben, dus we hebben hele gespecialiseerde mensen in onze commissie zitten en die hebben met heel veel zorg ook gekeken naar zo een voorstel en als college vinden wij het natuurlijk belangrijk dat zij daar positief in zitten. Dus ook dat is onderdeel van de procedure in zo'n geval. Dit even in eerste termijn van uw portefeuillehouder.

De voorzitter: Dan ga ik als eerste even terug naar de VVD in het tweede termijn. Wenst u het woord mijnheer Sanders?

De heer Sanders: Ja dank u voorzitter en portefeuillehouder, dank u ook voor alle reacties, het toont in ieder geval dat de monumenten onze aandacht hebben en meer dan dat. Ik geef graag een paar reacties op punten die genoemd zijn, je kan dan terecht zijn (58.18), als VVD-fractie en als Fred kan je niet alles weten, beginnend bij provinciale- en rijksmonumenten. Natuurlijk voor de doelstelling van deze motie kan die zin eruit, maar wij dachten, in onze onschuld dat, ook al hebben provincies en rijk invloed op voorhand op rijks- en provinciale monumenten, uiteindelijk moet er dan toch als er iets verandert of als er iets gebeurt, een aanvraag wel bij de gemeente worden ingediend om dat te effectueren en het kan geen kwaad dat wij als gemeenteraad daar een rol in krijgen. Dus wij gaan niet over de monumentenstatus van rijk en provincie, maar uiteindelijk als er een resultaat uitrolt gaan we er wel over. Het is niet essentieel voor de motie maar ik leg maar uit hoe wij het bij het dichten van de tekst in alle goede bedoelingen zien en zagen. Dank u voor de vragen over de Vermaning. Natuurlijk is het zo dat discussie rond de Vermaning de alertheid rond dit onderwerp heeft verhoogd maar de motie is er niet op gericht want er zijn zoveel

monumenten her en der in onze gemeente en het is steeds zoveel duidelijker dat het gaat om de locatie en de verbondenheid met de plek en het ensemble daaromheen dat van daaruit die motie is ontstaan. En het klopt, er is een periode geweest dat heel veel monumenten redding vonden op de Zaanse Schans, zeker in de tijden van de stadsvernieuwing, dat hele wijken werden gebouwd en dat daar dan nog één molen stond of één boerderij of één gebouw, maar heel veel gemeenten en ook Zaanstad zijn gestopt met verplaatsingen, al een tijd geleden heeft de Vereniging Zaans Erfgoed ons uitgebreid verteld en het past dat wij ook die stap maken. Het dwingende karakter, en dan sluit ik daarmee af, er is gepoogd in de motie woorden te zetten waardoor er wel een dwingend karakter van uitgaat maar die is niet, 'tot de laatste snik', er zitten escapes in, er kan in het uiterste geval van worden afgeweken. Als men deze motie daarin te dwingend vindt dan is er geen enkel probleem mee, want het gaat tenslotte om de strekking van de motie en dat we er wat mee doen, dat in spreekt uit en dat daar alleen in het uiterste geval van wordt afgeweken, dat daarin terughoudendheid wordt betracht. Het gaat ons om de strekking en de doelstelling en niet om woorden te zoeken om een zo dwingend mogelijk karakter ervan te laten uitgaan. Ten slotte als het teruggaat naar de raad, dan kan de raad die hier zit en elders zit daarover besluiten. En wat dat betreft, met die wijzigingen breng ik toch de motie graag in stemming. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel voor deze tweede termijn. Wie volgt in tweede termijn? De heer Kramer en daarna mevrouw Fens en daarna de heer Stol. Eerst mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel voor de uitleg en ook mijn waarde collega-raadslid Sanders. Blij ook met de uitleg dat inderdaad rijks- en provinciaal niet ons beleidsterrein is. Ik geef toe, op het moment dat er wat moet gebeuren dan zal er ongetwijfeld een vergunning afgegeven moeten worden, de gemeente kent daar altijd haar rol. Maar met alle schrappingen en het uitkleden van het dictum van deze motie komt het er eigenlijk op neer dat u zegt 'we moeten de monumenten behouden, het liefst op hun eigen plek'. Dat is het enige. En volgens mij is dat gewoon staand beleid. Dat wil ik nog wel even bevestigd horen uit de kant van de portefeuillehouder. Als dat het geval is, is de motie eigenlijk overbodig. Dus graag even de bevestiging dat, zoals ik het nu verwoord ook inderdaad de intentie is zoals de VVD die motie wil inbrengen en graag ook de bevestiging van de portefeuillehouder dat dat staand beleid is.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Fens van GroenLinks.

Mevrouw Fens: Ik bevestig het standpunt van D66, of de vraag. Het is gewoon staand beleid. Het staat gewoon in de Erfgoedverordening dat het verboden is om monumenten te verplaatsen en mocht dat toch wel gewenst zijn, dan is daar een vergunning van de gemeente voor nodig. Dus ik denk ook dat deze motie overbodig is.

De voorzitter: De heer Stol.

De heer Stol: In aansluiting tot de vorige sprekers met de aanvullingen van de heer Sanders inderdaad, zou ik zeggen is de motie overbodig.

De voorzitter: Dank u wel. Anderen nog? Nee. Dan spreekt hier weer uw portefeuillehouder.

Burgemeester Michel: Er was nog een punt overgebleven waar u nog de bevestiging op vroeg en dat is inderdaad dat wij natuurlijk ook allemaal het liefste het monument op de plek zelf behouden en alleen als het echt niet anders kan we dan daarvan afwijken. Dus bij dezen bevestiging daarvan.

De voorzitter: Dan zijn we volgens mij aan het einde gekomen van deze tweede termijn. Mijnheer Sanders kijkt mij vragend aan, maar ik kan zijn blik niet echt interpreteren. U krijgt nog even het woord mijnheer Sanders.

De heer Sanders: Daar hebben mijn kinderen ook wel eens last van. Wat ik nog wel prettig zou vinden te horen is, de raad moet altijd zo vaak vragen om tot besluitvorming te mogen komen terwijl een college kan natuurlijk ook wel eens denken: 'goh, weet je het hoeft niet maar ik leg dit voor aan de raad'. En ik vind het zeker als het gaat om erfgoed en om monumenten dat dat zo belangrijk is voor onze gemeenschap dat je dat zou moeten doen. Dat heb ik dan weer net niet gehoord. Ik trek graag, gezien alle support voor de essentie van de motie, deze motie dan ook in. Het is schijnbaar moeilijk om een tekst te produceren waar iedereen het mee eens is en om een college, maar wie weet zegt u dat nog, te laten zeggen 'het is niet alleen beleid, maar ik betrek daar graag de raad in' want dat baart mij wel eens zorgen, al die formele afspraken en dan heb je als raad net je vinger er niet achter, terwijl je het soms wel heel belangrijk vindt. Maar ik ben blij met alle support en de steun en de bevestiging dat het al beleid is en daarmee hebben we de essentie van de motie wel met elkaar besproken en daarmee hoeft hij van mij niet in stemming te komen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, ik hoor dat de motie is ingetrokken. Laatste reactie van mijn kant als portefeuillehouder.

Burgemeester Michel: Ik ga u niet toezeggen dat ik de raad in positie breng bij elke herbestemming waar mogelijk een andere locatie in beeld komt. Wat ik u wel toezeg, en dat heb ik ook gedaan in dit geval, is dat ik vanuit de actieve informatieplicht u informeer over dit soort ontwikkelingen. Bij de Vermaning bijvoorbeeld, was ik ervan op de hoogte dat u samen met de Partij van de Arbeid op werkbezoek was geweest bij de Vermaning en hebben wij er ook voor gekozen om actief met een raadsbericht u te informeren over de actuele stand van zaken. En dit college zal dat ook blijven doen en daar zal ik mij ook voor inzetten.

De voorzitter: Dan zijn we volgens mij aan het einde gekomen van dit agendapunt en kunnen we doorgaan.

11. Vaststellen Omgevingsvisie Wormerland

De voorzitter: Agendapunt 11 is komen te vervallen, dus we gaan in een keer door naar 12.

12. Vaststellen Specifieke subsidieregels Voorschoolse Educatie

De voorzitter: Dat zijn de subsidieregels voor de voorschoolse educatie. Heeft u daar stemverklaring bij? Mevrouw Holdener van het CDA.

Mevrouw Holdener: Dank u wel voorzitter. Als gemeente hebben we de verantwoordelijkheid om te voorkomen dat de kinderen met een achterstand op het basisonderwijs komen. En dit is ontzettend belangrijk want als je aan de voorkant daarop kunt anticiperen dan scheppen we de voorwaarde dat ieder kind zich zo goed mogelijk naar zijn eigen kunnen kan ontwikkelen. En dat is winst. We zijn preventief bezig zoals u al in het raadsvoorstel benoemt. Vroeg hulp inzetten voorkomt wellicht hele dure specialistische hulp aan de achterkant. Er is zeker veel voor geld voor nodig en we zijn ons daar ook wel van bewust. Gelukkig betaalt het rijk het grootste aandeel en de overige kosten zijn gedekt in de begroting. U zult begrijpen dat wij van het CDA van harte instemmen met dit raadsvoorstel. Dank u wel.

De voorzitter: Andere stemverklaringen? Nee. Is er behoefte aan stemming? Ook niet. Dan is dit punt vastgesteld.

13. Vaststellen Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer

De voorzitter: Dan gaan we naar de Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer, in acht genomen ook de mededeling van wethouder Halewijn. Zijn er stemverklaringen? De heer Doorn van GroenLinks.

De heer Doorn: Voorzitter, dank u wel. Wij zullen akkoord gaan met het voorstel, maar wel met de opmerking erbij dat we er wel van uitgaan dat de focus op zelfredzaamheid van de leerling niet als gevolg zal hebben dat het de ouders van de leerlingen heel moeilijk wordt gemaakt om leerlingenvervoer te krijgen. Dus in dit geval, laten we zeggen 'ja, mits' in plaats van 'nee, omdat'.

De voorzitter: Andere stemverklaringen? Is er behoefte aan stemming? Nee. Dan stellen we dit punt zo vast.

14. Vaststellen Uitvoeringsprogramma Recreatie en Toerisme

De voorzitter: Dan komen we bij de vaststelling van het uitvoeringsprogramma Recreatie en Toerisme. Zijn er stemverklaringen? Is er behoefte aan, ja wel een stemverklaring van de heer Doorn van GroenLinks, u had de microfoon al, gaat uw gang.

De heer Doorn: Dank u wel. Een hele korte stemverklaring. We gaan akkoord, maar we willen er wel op wijzen en daar zullen wij in de toekomst ook steevast opletten, dat we natuur en recreatie echt goed afwegen, want ze gaan niet altijd samen. Dus daar waar recreatie gepland wordt, en dan denk ik bijvoorbeeld aan het uitlaten van honden die vaak worden losgelaten, dat gaat niet samen met natuur want waar honden loslopen of ook aangelijnd lopen daar verdwijnt onze fauna. Dus wij zullen daar in de toekomst zeer actief op letten.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Stol, CDA.

De heer Stol: Wij stemmen met overtuiging wel in met dit raadsvoorstel. Reden om toch een stemverklaring te geven is dat ik dit onderwerp aangrijp om te markeren dat hiermee weer een afspraak uit het collegeprogramma is ingelost. Ondanks de moeilijkheden vanwege corona zijn er toch veel van de voornemens bij de start van deze raadsperiode gerealiseerd en daar wil ik het college en ook de ambtelijke dienst voor complimenteren. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ik krijg net nog van Nienke ook de tip door dat we de microfoon niet uit en aan hoeven te schakelen. Dus de heren van RTV Zaanstreek die doen dat voor ons. Andere stemverklaringen? Nee. Behoefte aan stemming? Ook niet. Dan is dit punt vastgesteld.

15. Vaststellen zienswijze Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's

De voorzitter: Dan komen we bij de zienswijze Stichting Risicobeheer Veiligheidsrisico's. Zijn er nog stemverklaringen? Is er behoefte aan stemming? Nee. Dan stellen we die vast.

16. Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

De voorzitter: Agendapunt 16 is de verstedelijkingsstrategie, het onderschrijven van het Verstedelijkingconcept MRA, als ik het heel precies formuleer. Zijn er stemverklaringen? De heer Sanders van de VVD.

De heer Sanders: Dank u wel voorzitter. Het leek me netjes om even wat te zeggen. Mevrouw Schoonheim vertegenwoordigt ons in de raadstafel van de MRA en ik vervang haar

morgenavond tijdens de eerste vergadering na de beslissing niet alleen over het nieuwe bestuursmodel, maar ook over deze verstedelijkingsnota. Er ligt ook voor een voorstel morgenavond ter discussie in de raadstafel of de raadstafel bereid is advies te geven aan MRA over de begroting voor de komende jaren, en de uitgaven neem ik aan dan ook, dat zal ik morgenavond zeggen, maar ja het ene kan niet zonder het andere, en het positieve is dat de portefeuillehouder, burgemeester, mevrouw Schoonheim en ik, ondersteund door Frank Frowijn, de bevoegd ambtenaar, nu ongeveer zeswekelijks bijpraten als ik op tijd mijn Zoom weet aan te zetten, dat ging een keertje mis, over wat er nu de situatie is en daar hebben we de laatste keer dus ook over deze verstedelijkingsnota gesproken. Dat het op zich een heel goed stuk is omdat het de stedenbouwkundige visie van niet alleen Amsterdam maar ook het ommeland een goed perspectief geeft in de traditie zoals deze metropool zich heeft ontwikkeld in de afgelopen 150 jaar, maar wel ruimte biedt aan de energietransitie en andere, vooral woningbouwvoorzieningen die deze tijd vraagt. Dus het verleden en de noodzaak in de toekomst bij elkaar gebracht. Het is een schets die gebruikt gaat worden maar ik wilde toch alleen maar even melden dat wij dit namens jullie regelmatig bespreken en dat we dit ook hebben besproken, dat wij er positief over zijn en dat dan vervolgens natuurlijk het er ook om gaat: wat doe je ermee? En dan gaat het om het activiteitenprogramma en de kosten daarvan en dan is ook wel prettig dat die raadstafel nu in het nieuwe bestuursmodel serieus wordt genomen en niet alleen maar over procedures iets mag zeggen, maar ook over bijvoorbeeld een activiteitenprogramma en de begroting en ik zal jullie proberen daar morgenavond in te vertegenwoordigen en ik adviseer een positief besluit hierover deze bestemmingsnota, gezien het overleg dat wij ook intern voor jullie daarover hebben gehouden. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zie uw bijdrage maar even als een terugkoppeling uit de vertegenwoordigers MRA en iets minder als een stemverklaring, een beetje combinatie misschien. Dank u wel daarvoor en ook dank voor de inzet van mevrouw Schoonheim en de heer Sanders voor de MRA. Zijn er nog andere stemverklaringen? Nee. Is stemming gewenst? Ook niet. Dan stellen we dit stuk zo vast.

17. Vaststellen Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever
17.a Gewijzigd amendement Beeldkwaliteitsplan
17.b Vaststellen geamendeerd Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

De voorzitter: Dan komen we bij het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever. Ik heb begrepen dat er een amendement ingediend gaat worden. Ik wil u voorstellen om het amendement en het voorstel zelf in één ronde met elkaar te bespreken. Dus zo meteen in eerste termijn kunt u reageren op het amendement dat dan ingediend is en het stuk zelf en als we helemaal klaar zijn dan ga ik u voorstellen om even te pauzeren en misschien kan daar alvast op geanticipeerd worden in de zin van koffie, thee voor zo meteen even voor de break. Wie mag ik het woord geven om het amendement in te dienen? Dat is mevrouw Fens van GroenLinks. Gaat uw gang.

Mevrouw Fens: Het is een amendement van diverse partijen uit de raad en de namen staan erboven. Ik ga niet alles voorlezen, het gaat erom dat het Ontwerp Beeldkwaliteitsplan Zaanoever aan de raad is aangeboden en dat de raad het ook belangrijk vindt om daar wat speerpunten in naar voren te schuiven. Dat beeldkwaliteitsplan is eigenlijk een vervolg uit Ontwikkelingsvisie Zaanoever, Samen Schakelen. Het richt zich op de beeldkwaliteit van de Zaanoever en fungeert als onderlegger voor alle toekomstige plannen. Wij vinden het belangrijk dat er toch een aantal aspecten in het plan dat er nu ligt meegenomen worden. In ieder geval, dat vergt nadere aandacht, zo verwoorden wij dat. Bestaande industrie is van belang, maar substantiële uitbreiding van de industrie met het oog op toekomstige woningbouw is niet wenselijk. Een ander punt is, tot het verdwenen erfgoed behoren nadrukkelijk de vijftien verdwenen molens en terugkeer van een van de molens zou mogelijk moeten zijn. Qua gebouwtypes speelt het industriële complex een rol, maar innovatie is van

belang met aandacht voor alternatieve woningen, introductie van nieuwe woonvormen en combinaties van wonen-werken. Qua bakstenen en materiaal is nieuwe architectuur zoals houtbouw van belang. En wonen op de Zaan, niet alleen uitgaan van het bestaande maar met oog voor innovatieve vormen van bijvoorbeeld watervilla's. En dan in de koers en uitgangspunten nog wat nadrukkelijker meenemen het tegengaan van verrommeling in algemene zin. Dat zijn eigenlijk de punten die onderdeel zijn van het amendement. Wij willen we dan ook beslispunt 1 in die zin wijzigen door deze punten mee te nemen. Dus geen substantiële uitbreiding van bestaande industrie, terugkeer van minimaal één molen, innovatie van woningbouw, ruimte voor nieuwe materialen en baksteen woningbouw, in het bijzonder houtbouw, ruimte voor innovatieve vormen van wonen op water en tegengaan van verrommeling, 2 en 3 te handhaven en punt 4 te verwijderen, de raad hecht eraan dat ook als er geen zienswijzen worden ingediend, dat dan het kwaliteitsplan terugkomt naar de raad voor bespreking in de voorronde. Dank u wel.

AMENDEMENT Speerpunten Beeldkwaliteitsplan Zaanoeverontwikkeling
Onderwerp: Strategische beeldkwaliteit verdieping twee locaties binnen de Zaanoeverontwikkeling

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 8 februari 2022;

constaterende dat:
- als vervolg op de motie van 30 juni 2020 de raad zich op 31 maart 2021 tijdens een Expertmeeting uitgebreid heeft laten informeren over de stappen en processen binnen ruimtelijke ontwikkelingen;
- vervolgens door de raad een werkbezoek is afgelegd op 30 oktober 2021 aan de Zaanoever, van Bartelsluis tot Prins Clausbrug, met een discussie over kansen en mogelijkheden;
- de raad over de lopende ontwikkelingen binnen het Zaanoevergebied nadien is geïnformeerd;
- de gemeente binnen de MRA, medeverantwoordelijkheid draagt voor woningbouw en de daaraan gekoppelde bouwopgave, ook omwille van starters in alle leeftijden, koop en huur, zoals we in zienswijzen aan de MRA regelmatig hebben doen blijken;
- de inspraakprocedure van de Ontwerpomgevingsvisie is afgerond. Vaststelling van de Omgevingsvisie aan de raad is voorgelegd. Na vaststelling van de Omgevingsvisie de Structuurvisie Wormerland wordt ingetrokken;
- transformatie van de Zaanoever in hoofdlijnen genoemd staat met verwijzing naar een toekomstig Masterplan/Visie op transformatie Zaanoever. Ontwikkeling van de Zaanoever in samenhang met Zaanstad dient te geschieden, waarvoor een Stedenbouwkundige Visie Zaanoever zal worden ontwikkeld;
- het ontwerpbeeldkwaliteitsplan Zaanoever thans aan de raad is aangeboden en vervolgens voor inspraak zal worden aangeboden;
- de gemeenteraad hecht aan een vervolginspraakronde;

overwegende dat:
- het beeldkwaliteitsplan is voortgekomen uit de Ontwikkelingsvisie Zaanoever 'Samen Schakelen'; deze ontwikkelingsvisie Zaanoever is op 26 februari 2019 door de gemeenteraad vastgesteld;
- het beeldkwaliteitsplan richt zich alleen op de beeldkwaliteit van de Zaanoever en fungeert als onderlegger voor alle toekomstige plannen. Het is geen regiedocument met een bepaalde vorm van grondbeleid, alsook geen stedenbouwkundig ontwerp;
- navolgende aspecten in de uitgezette koers/uitgangspunten in het ontwerp beeldkwaliteitsplan verdienen nadere aandacht:
  - de bestaande industrie is van belang, maar substantiële uitbreiding van de industrie met het oog op toekomstige woningbouw is niet wenselijk;

- tot het verdwenen erfgoed behoren nadrukkelijk de vijftien verdwenen molens. Terugkeer van een van de molens behoort tot de mogelijkheden;
- qua gebouwtypes speelt het industriële complex ook een rol, maar innovatie is van belang met aandacht voor alternatieve woningen, introductie van nieuwe woonvormen en combinaties van wonen/werken;
- qua bakstenen en materiaal is nieuwe architectuur, zoals houtbouw van belang;
- wonen op de Zaan niet uitgaan van bestaande, maar met oog voor innovatieve vormen van bijvoorbeeld watervilla's;
- in de koers en uitgangspunten meenemen het tegengaan van verfrommeling in algemene zin, qua hallen/dozen/schuttingen/containers. Kwaliteit moet leidend zijn;

• vooruitlopend op het Masterplan/Visie op transformatie Zaanoever de raad reeds nu een richting wil geven voor de ontwikkeling van twee locaties voor woningbouw:
- in de bedrijvenzone tussen Lassie en Olam/mogelijk een combinatie van wonen en werken;
- de randen rond het plan Zaandriehoek na verplaatsing van bedrijven;

wijzigt het besluit behorend bij raadsvoorstel nr. 2022/7 d.d. 8-2-2022;
besluit:
4. te verwijderen."

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Fens. Heb ik het goed begrepen dat u met vijf partijen dit amendement indient? Misschien kunt u ze nog even benoemen.

Mevrouw Fens: Het is een amendement van VVD, GroenLinks, CDA, Partij van de Arbeid, en D66.

De voorzitter: Dan ga ik eerst even naar de andere partijen die niet ondertekend hebben. POV, wensen jullie het woord? De heer Haalboom.

De heer Haalboom: Dank u wel voorzitter. Het is een mooi amendement, zeer zeker. Ik heb alleen even nog een vraag over, u stelt hier 'ruimte voor innovatieve vormen van wonen op water, in het bijzonder watervilla's'. Bedoelt u daarmee dat die watervilla's dan ook echt daar op de Zaan komen, of hoe moet ik dat zien? En de verrommeling in algemene zin, u heeft het over hallen, dozen, schuttingen, bedoelt u daarmee dat alles wat er nu nieuw gebouwd wordt aan bepaalde eisen moet voldoen? Dat is mij eigenlijk nog niet helemaal duidelijk. Dus misschien kunt u daar nog antwoord op geven.

De voorzitter: Oké, mevrouw Fens krijgt wat mij betreft gelijk even de gelegenheid om te reageren.

Mevrouw Fens: Ja, ruimte voor innovatieve vormen op het water. Als u het beeldkwaliteitsplan leest dan leest u daar ook in dat heel erg uitgegaan wordt van de bestaande woonschepen en wij zouden daar graag wat innovatie zien. Dat hoeven niet speciaal watervilla's te zijn, maar dat is als een soort voorbeeld genoemd, maar het gaat ons om de innovatie en verder blijkt ook uit het plan dat verrommeling komt voor langs de Zaan. Genoemd wordt bijvoorbeeld als je vanaf Bartelsluis langs de Zaanoever komt, daar staan vaak containers of bepaalde hekken die er niet thuishoren, ook zie je langs de Zaan veel van die hallen en dozen. Dat zou beter kunnen. Dus wij vinden het ook wel belangrijk als het om beeldkwaliteit gaat, om dat ook nog wat meer naar voren te schuiven, wat meer prioriteit te geven zodat de Zaanoever een kwalitatief goede uitstraling gaat krijgen. Dat is de bedoeling daarvan.

De voorzitter: Oké, is dat voldoende mijnheer Haalboom?

De heer Haalboom: Ja, dat is voldoende, hartelijk dank voor de uitleg. Dank u wel.

De voorzitter: Oké dan wil ik graag in eerste termijn naar de VLW, wenst u het woord? Ja. Gaat uw gang.

De heer Hendriks: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, ik heb eigenlijk één aanvulling op dit amendement. Ik zal het ook wel steunen, maar mijn aanvulling is dat, als we spreken over verrommeling, en dan hebben we het over het tegengaan van verrommeling, hallen, dozen, schuttingen, containers, ik zou er graag aan toegevoegd zien, oude schepen. Want als we langs de Zaanoever lopen en we lopen richting Cargill, dan liggen daar een heleboel schepen waarvan je afvraagt: wat doen die dingen daar, want ze zijn meer gezonken dan dat het nog schepen zijn. Dus als we dan de boel netjes willen hebben en verrommeling tegengaan, zou ik daar ook mijn aandacht op willen richten. Dus ik steun dit amendement maar ik verzoek wel om toe te voegen bij verrommeling dat we dan ook oude vergane schepen bedoelen.

De voorzitter: Mevrouw Fens.

Mevrouw Fens: Ja, ik vind het een goede suggestie. Misschien kunnen de andere partijen daar ook op reageren. De wethouder komt natuurlijk ook nog aan het woord. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zie overal geknik dus volgens mij kan uw suggestie op instemming rekenen. Ik wil de andere indieners van het amendement heel even vragen, hebben jullie een bijdrage in eerste termijn die toevoegt aan hetgeen al is gezegd? Focust u alstublieft op de nieuwe elementen. De heer Stol.

De heer Stol: Ja, dank u wel mevrouw de voorzitter. Ik neem vooral het woord om toch even voor het volgende nog aandacht te vragen. Uit het amendement mag blijken dat de raad er ook veel aangelegen is dat deze Zaanoever goed tot ontwikkeling komt, een toplocatie. En met het amendement wordt denk ik ook wel recht gedaan aan de inspanningen van de heer Sanders, de heer Kindt en mijn voorganger Jan Rijken en ook de heer Roeleveld met betrekking tot de door de raad ontwikkelde visie op de Zaanoever. Dat wilde ik toch even gezegd hebben want die heren zijn er al langere tijd mee bezig. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ik kijk of er nog aanvullingen zijn, dingen die nog niet naar voren zijn gekomen in eerste termijn. Nee. Dan stel ik voor dat wij in eerste termijn naar de wethouder gaan. Wethouder Halewijn.

Wethouder Halewijn: Voorzitter, in de voorronde hebben wij uitgebreid met elkaar stilgestaan bij de bedoeling van het beeldkwaliteitsplan. En ik heb daar een pleidooi gehouden om aan een aantal wensen die er leven bij de raad wel aandacht aan te geven maar om dat niet te doen in een beeldkwaliteitsplan. Daar is het beeldkwaliteitsplan niet voor bedoeld. Het beeldkwaliteitsplan is immers een toetsingskader voor beeld, hoe wil je dat dingen eruit gaan zien, en voor kwaliteit, met wat voor materialen wil je dat in de toekomst bepaalde dingen gebouwd gaan worden. En dat doe je dan, beschrijven voor de toekomstige plannen die dus nog uitgevoerd moeten gaan worden. Ik heb u verteld dat ik een lijst heb waar circa vijftig mogelijke projecten op staan, variërend van bouwen in de Braak bij Oost-Volendam, tot en met het realiseren van steigers aan de Zaan voor pleziervaart. Er zit van alles en nog wat tussen, Bartelsluis ontwikkelingen, er zit van alles nog wat tussen. Die lijst hadden wij al graag met u willen overleggen maar die is min of meer gestrand door het verzoek om eerst met elkaar tijd te besteden aan die zogenaamde financiële kant, de anterieure overeenkomsten, de expertsessie die we daarvoor gehad hebben. Er zijn dus een aantal dingen die eerst zijn gedaan waardoor dat werk is blijven liggen. Een beeldkwaliteitsplan leidt uiteindelijk tot bestemmingsplanwijzigingen. Dat zijn momenten waarop de raad ook weer aan bod komt. Het zal ook moeten gaan leiden tot stedenbouwkundige onderwerpen, ik denk even aan de Zaandriehoek die dus nu

aanstaande is, ook allemaal momenten waarop de raad soms wel, soms niet aan zet is om daar nog iets van te vinden. Als ik individueel even inga op de punten uit het amendement, ik heb ze voor mezelf maar even genummerd van 1 tot 6. Dus dat is dus bij punt 1 en dan de zes bullets die er staan. Die punten 1, 2, 3 en 5, dat zijn wensen die de raad nu uit hier door middel van dit amendement voor ruimtelijke ontwikkelingen. Zoals ik al gezegd heb, dat past niet in een beeldkwaliteitsplan, maar dat hoort thuis in een stedenbouwkundig plan. Als u punt 2 bekijkt, terugkeer van minimaal één molen, dat wordt ook helemaal niet uitgesloten in het plan. Sterker nog ik lees u even voor, pagina 75, daar staat letterlijk "Bij nieuwe ontwikkelingen in historische context geldt er als hoofdregel 'de context bepaalt'. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om een verdwenen historisch object terug te bouwen maar enkel als de context bepaalt dat dit object nadrukkelijk mist in die huidige situatie. In een andere situatie kan de context bepalen dat er een hybridevorm moet worden gezocht tussen oud en nieuw of dat er een volledig nieuw beeld gewenst is om het oude te complementeren." Met andere woorden, het beeldkwaliteitsplan geeft gewoon de mogelijkheid tot het creëren van nieuwe objecten, tot het creëren van nieuwe historische objecten, het sluit het niet uit. Het punt 4, ook dat zit al in het beeldkwaliteitsplan. Ik lees weer voor pagina 83: "Aangezien het stenen pakhuis als meest kenmerkende gebouwtype en roodbruin als de meest kenmerkende kleur wordt genoemd, ligt het voor de hand om nieuwe architectuur voornamelijk in hout uit te voeren". De uitkomst toont echter wel degelijk aan dat houten architectuur bestaansrecht heeft aan de Zaan, hout en steen blijven dan ook de boventoon voeren. Voor baksteen geldt dat er ook naar verwezen kan worden met andere steenachtige materialen, glas, staal, beton worden gebruikt om nieuwe toevoegingen te accentueren. Met andere woorden, het beeldkwaliteitsplan sluit het niet uit. U heeft daarmee gewoon de mogelijkheid om nieuwe materialen of houtbouw gewoon in dit plan te combineren. Punt 5, watervilla's. Het is een onderdeel geweest van een eerdere versie van het beeldkwaliteitsplan. In de conceptversie heb ik het twee keer teruggezien. Het is geschrapt. Er zijn een aantal specialisten, architecten, stedenbouwkundigen met dit plan bezig geweest en die hebben gemeend dat dit geen toegevoegde waarde heeft voor de Zaanoever. Dat is wat anders als de historische schepen die er voor de Zaanwand liggen. Ik snap uw vraag ook wel, hoe ziet u dat dan voor zich, gaat u dan opeens moderne villa's creëren en neerleggen voor de Batavia? Gaat u die neerleggen tussen de Zaanbrug en Olam, daar waar de Zaan op zijn smalst is en de schepen door de Zaanbrug moeten keren? Dat zijn dus redenen waarom dat onderwerp uit het beeldkwaliteitsplan is geschrapt. Punt 6, verrommeling. Ik heb ze even geteld voor u. Op liefst veertien punten in het stuk wordt melding gemaakt van verrommeling en van het feit dat er regels noodzakelijk zijn. Het zit er dus al in. Met andere woorden, bijna alle punten waar u nu om vraagt zitten al gewoon opgenomen in het beeldkwaliteitsplan. Het amendement voegt daar niets op toe. Maar dan komen we aan het allerlaatste argument. Wat u nu doet is wensen toevoegen aan dit plan. En daarmee creëert u een soort van precedent. Want dit plan gaat nu voor inzage. Inwoners gaan reageren. Hoe gaat u nu straks oordelen bij de zienswijzen die u terugkrijgt of dan een idee dat een bewoner of een instelling opgeeft, hoe gaat u dat dan honoreren? Hoe gaat u er dan voor zorgen dat het wel of niet als zienswijze bij het stuk wordt verwerkt? Dat kunt u niet meer want u heeft zelf als raad al min of meer een aantal punten toegevoegd. U wilt een windmolen, u wilt watervilla's. Voorzitter, ik denk dat ik hiermee voldoende heb duidelijk gemaakt dat dit amendement op punt 1 in ieder geval geen enkele toevoeging heeft op het stuk. Ik heb u uitgenodigd om een amendement in te dienen op het beslispunt 4, om dat te verwijderen, want daarmee blijft u aan zet als straks de zienswijzen worden ingediend. Tot zover mijn bijdrage in de eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel wethouder. Ik hoor eigenlijk twee dingen. Eén is inhoudelijk: 'wat is de meerwaarde van het amendement' en twee qua proces ook: 'wacht even de zienswijzen af en ga dan toetsend te werk'. Dat het advies dat de wethouder u geeft. Ik denk dat het goed is om in tweede termijn met elkaar te reflecteren op wat zoal naar voren is gebracht. Mevrouw Fens, wilt u als eerste in tweede termijn het woord voeren?

Mevrouw Fens: Ja dank u wel. Ik hoor wat de wethouder zegt uiteraard, maar ik ben het toch niet helemaal met hem eens. Want de suggestie wordt gewekt alsof de raad concrete zaken wil toevoegen in het beeldkwaliteitsplan, een invulling geven die nu nog niet aan de beurt is. Maar de strekking van dit amendement is toch wel dat de raad, op bepaalde punten, een innovatieve richting wil aangeven. Als u het bijvoorbeeld heeft over de watervilla's, dat staat er maar als een voorbeeld. Het gaat om ruimte voor innovatieve vormen van wonen op water. En er zullen heel veel mogelijkheden zijn en wij zien eigenlijk in dit stuk dat heel erg aangesloten wordt bij wat er al is en dat geldt ook voor woningbouw en ik hoop eigenlijk dat we met elkaar toch daarvoor een vorm kunnen vinden. Misschien is de manier waarop het nu verwoord is in het amendement niet helemaal de juiste vorm of kan het zo zijn dat bepaalde aspecten niet helemaal passend zijn, bijvoorbeeld de molen. U zegt 'ja dat staat er al in'. Ik heb in het beeldkwaliteitsplan gezien dat er ook gekeken wordt naar het verleden en dat dat meegenomen wordt in het beeldkwaliteitsplan, maar wat ik toch eigenlijk wel mis in die hele schets is het verleden van de molens. Er wordt echt geen woord aan gewijd. Ik zie gebouwen, pakhuizen, woningen van hout of steen en dat is toch wel een element dat ik mis. Ik zou me voor kunnen stellen dat er nog wat aan gesleuteld zou moeten worden, maar ik onderschrijf uw standpunt niet dat u zegt: 'ik ontraad het amendement en wat kunt u dan zo dadelijk als er zienswijzen zijn ingediend' maar ik hoor heel graag hoe mijn mederaadsleden daar in staan.

De voorzitter: Wie wil in tweede termijn hierop reageren? De heer Haalboom van POV.

De heer Haalboom: Dank u wel voorzitter. Even terug naar de molen die we noemden, mevrouw Fens u heeft het inmiddels over een windmolen maar ik neem aan u bedoelt een nostalgische molen. Oké, dat is het eerste. Ja, ik ben het eigenlijk wel een beetje eens met wat de wethouder heeft gezegd. Feitelijk is het heel goed bedoeld wat er in deze motie staat maar als ik het nu goed heb begrepen van de wethouder dan voegt het niet heel erg veel toe. Dus dan ga ik toch wel twijfelen of dan dit amendement in deze vorm, laat ik het zo zeggen, dan wel helemaal op zijn plek is. Dus misschien gaat u het nog aanpassen, dat hoor ik dan graag later van u als het nog mag, maar dat is mijn vraag nu even.

De voorzitter: Eerst even naar de VLW en dan naar D66. Van de orde, de heer Kramer, D66.

De heer Kramer: Ik zou heel graag even vijf minuten willen schorsen voor overleg.

De voorzitter: Stemt u daarmee in mijnheer Hendriks, ik had u net het woord gegeven?

De heer Hendriks: Ja, maar dan heb ik vijf minuten langer, dat is goed.

De voorzitter: Ja, en hoe lang hebben jullie nodig? Sorry, vijf minuten. Misschien dat ik als uw voorzitter nog een suggestie mag meegeven, we hebben net in het voorbeeld van de heer Sanders ook gezien dat een amendement omgebouwd is naar een motie, wellicht dat u ook dat nog in uw achterhoofd kan meenemen tijdens de schorsing en daar wellicht een bepaalde oproep ook in zou kunnen doen. Goed. We gaan schorsen en we zien elkaar om 21.35 uur, ik maak er 21.40 uur van, terug. Mag ik u vragen, gaat u staan, gaat u lopen, doe dan het mondkapje even op en neem alstublieft even de 1,5 meter ook in acht. Tot zo meteen.

Schorsing

De voorzitter: Ik heropen de vergadering en geef het woord graag aan mevrouw… Nee, aan mijnheer Kramer, die heeft om schorsing gevraagd. De heer Kramer, mag ik u het woord geven? Of liever aan iemand anders? Liever aan mevrouw Fens.

De heer Kramer: U mag mij het woord geven, maar dan is het mijn verzoek om het woord te geven aan mevrouw Fens, want die is leidend op dit amendement.

De voorzitter: Bij dezen. Mevrouw Fens, van GroenLinks.

Mevrouw Fens: Ja, dank u wel voorzitter. Het wordt een amendement en een motie. Ik zal u uitleggen in welke zin. Het bestaande amendement wordt geminimaliseerd, in die zin dat het amendement beperkt blijft tot beslispunt 4 te verwijderen… Nou, dat is eigenlijk ons voorstel. En ik neem aan dat ik dat zo af kan doen.

De voorzitter: Dat kunt u zo mondeling aanpassen, dan noteren wij het.

Mevrouw Fens: En dan is het verder de bedoeling dat er een motie gaat komen, waarin het college wordt opgeroepen om een aantal ideeën mee te geven bij de terinzagelegging van het ontwerpbeeldkwaliteitsplan. Maar wij willen dat nog wat zorgvuldiger formuleren, want het gaat om een richting te geven aan. Dus wij willen met die motie komen tijdens de volgende raadsvergadering. Dat was de gedachte.

De voorzitter: Oké.

Mevrouw Fens: Is dat hanteerbaar voor de wethouder?

De voorzitter: Het lijkt mij goed om dat eerst even te toetsen bij wethouder Halewijn. Wethouder, hoe kijkt u aan tegen deze suggestie, en kunt u dan ook even ingaan op wat dat betekent voor het ter inzage leggen van het geheel?

Wethouder Halewijn: Ja voorzitter, dat kan ik. Ik ben vanzelfsprekend wel akkoord met het voorgestelde amendement dat u dan nu heeft. Dus dat beslispunt 4 wordt verwijderd uit het raadsvoorstel. En ik denk dat, nogmaals dat is aan u hoe u dat formuleert en hoe u dat vormgeeft in een volgende motie. Als ik u goed begrijp zegt u daarmee, dat u dat wilt meegeven bij de terinzagelegging. Ik denk dat dat kan, maar ik weet niet hoe dat kan, dat zullen we ambtelijk moeten uitzoeken. Daar kan ik zo geen antwoord op geven voorzitter.

De voorzitter: Ik denk dat het goed is als u even ingaat op het proces, want als ik mevrouw Fens goed begrijp, wil zij dan vandaag tot besluitvorming overgaan over het voorgelegde besluit, met het amendement. Dus dat betekent dat beslispunt 4 wordt verwijderd. En zij kondigt alvast een motie aan in de volgende raadsvergadering te behandelen en om die motie goed te kunnen meegeven aan de terinzagelegging. Dat betekent dus dat de terinzagelegging dan een maand opschuift. En daar wil ik graag even uw reactie op horen.

Wethouder Halewijn: Dat lijkt mij geen enkel probleem. Er is nog geen datum gegeven voor de terinzagelegging. Normaal gesproken start die natuurlijk zodra wij daar de goedkeuring van de raad voor hebben. Maar daar kunnen we natuurlijk best een vertraging in op laten treden. Dat maakt niet zo heel veel uit.

De voorzitter: Oké. Is dit iedereen duidelijk? Of heeft iemand uit de raad hier nog opmerkingen bij? Ik kijk ook even naar POV en VLW. Nee? Dan denk ik dat we aan het einde zijn gekomen van de beraadslaging. Is dat juist? Ja? Goed, zijn er stemverklaringen? Die zijn er niet. Dan gaan we over tot de stemming. En dan begin ik met het mondeling aangepaste amendement dat is ingediend door GroenLinks, VVD, PvdA, CDA en D66. En het amendement houdt in om te verwijderen beslispunt 4. Zijn er stemverklaringen bij dit amendement? Is stemming gewenst? Niet gewenst. Dan is het amendement unaniem aangenomen. En dan komen we bij het aldus geamendeerde voorstel. Zijn daar nog stemverklaringen bij? Is er behoefte aan stemming? Dat is niet het geval. Dan is het aldus geamendeerde voorstel aangenomen. En dan spreken we met elkaar af dat er een motie

volgt in de eerstkomende raadsvergadering. Dat is dan de laatste raadsvergadering van deze bestuursperiode. En dat de terinzagelegging aangehouden wordt totdat die motie behandeld is, zodat de inhoud van die motie meegenomen kan worden bij het ter inzage leggen van de stukken. Ja? Oké. Goede samenwerking denk ik zo met elkaar.

18. Instemmen met wijziging Verordening Invordering en heffing Afvalstoffen 2022

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 18. Instemmen met de wijziging Verordening Invordering en heffing Afvalstoffen 2022. Zijn daar nog stemverklaringen bij? Die zijn er van de POV, de heer Haalboom.

De heer Haalboom: Dank u wel voorzitter. Dit plan, dat brengt ons een beetje in een lastige situatie, want zoals wellicht bij ieder bekend is, zijn wij fervent tegenstander van het huidige afvalstoffenbeleid. Zo is dat. Echter, voor de inwoners is dit natuurlijk wel weer een goed voorstel, omdat het de betalingstermijn verplaatst van twee naar negen. Dat zal voor de meeste mensen een welkome aanvulling zijn. Dus bij dezen de verklaring dat wij eigenlijk tegen het huidige beleid zijn, maar wel kunnen instemmen met dit voorstel.

De voorzitter: Dank u wel. Dat is duidelijk. Andere stemverklaringen? Is er nog behoefte aan stemming? Nee, dan stellen we dit punt zo vast.

19. Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Zandweg 232-242

De voorzitter: Dan hebben we net bij het vaststellen van de agenda besloten om agendapunt 19 aan te houden en terug te verwijzen naar de eerstkomende voorronde, indien mogelijk. Dus dat slaan we nu even over.

20. Motie vreemd GroenLinks en PvdA inzake opkoopbescherming/woonplicht

De voorzitter: Dan komen we bij agendapunt 20 en dat is de motie vreemd aan de orde van de dag van GroenLinks en PvdA inzake opkoopbescherming en heb ik net van de griffie begrepen dat er een versie op uw tafel ligt en die is ook rondgemaild, dat dat de juiste versie is van die motie. En dat de motie die in iBabs te vinden staat, dat die nog een oude versie is. De griffie gaat die zo snel mogelijk even vervangen voor de nieuwe versie, maar dan weet u dat u… Oh, het is al reeds aangepast. Wat is onze griffie toch fantastisch. Echt heel goed. Dan kunnen we nu overgaan tot behandelen. Wie mag ik het woord geven? Mevrouw Fens van GroenLinks, gaat uw gang.

Mevrouw Fens: Dank u wel. Ik zal de motie beknopt voorlezen. Er staan een aantal nieuwbouwprojecten op stapel in Wormerland. De Zaandriehoek en mogelijk ook vrijkomende tennisterreinen in Wormer. Wat ook van belang is, is dat 1 januari 2022 in werking is getreden, de Wet opkoopbescherming en verruiming mogelijkheden tijdelijke verhuur. En dat die wet het mogelijk maakt dat de gemeente voor maximaal vier jaar opkoopbescherming kan instellen voor bepaalde goedkope en middeldure woningen ter voorkoming van verhuur na aankoop. En daarnaast, dat is dan weer iets anders, is het voor gemeenten mogelijk ook om gedurende een periode van een paar jaar een zelfbewoningsplicht in te stellen. Van belang is dat het in de gemeente Wormerland voor woningzoekenden en in het bijzonder starters en middeninkomens bijzonder lastig, zo niet onhaalbaar is, om een betaalbare woning te verwerven n door de opkoopbescherming voorkomen kan worden dat beleggers en speculanten huizen opkopen om daarna duur te verhuren. Ook is van belang dat Amsterdam en Zaanstad en mogelijk andere gemeenten in de regio opkoopbescherming, dan wel een zelfbewoningsverplichting hebben ingevoerd of gaan invoeren. En het risico bestaat dan dat beleggers en speculanten meer en meer zullen uitwijken naar Wormerland. En de motie roept dan het college op om beleid te ontwikkelen ter oplegging van opkoopbescherming voor toekomstige nieuwbouwprojecten in de

gemeente, de mogelijkheid van de invoering van een zelfbewoningsplicht te onderzoeken, indien opkoopbescherming op grond van de Wet opkoopbescherming niet mogelijk blijkt en binnen redelijke termijn aan de raad voorstellen ter besluitvorming voor te leggen conform wat ik net genoemd heb. Ter oplegging van opkoopbescherming, of invoering van een zelfbewoningsplicht. Dat was het.

MOTIE
Zelfbewoningsplicht en opkoopbescherming woningen

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op dinsdag 8 februari 2022;

constaterende dat:
- de gemeente Wormerland aan de vooravond staat van de bouw van 220 woningen aan de Zaandriehoek te Wormer;
- binnen een termijn van een aantal jaren mogelijk nieuwe woningen worden gerealiseerd op vrijkomende tennisterreinen in Wormer;
- bekend is dat bij realisatie van woningen boven basisschool Weremere diverse appartementen uit oogpunt van belegging zijn aangekocht en verhuurd;
- per 1 januari 2022 in werking is getreden de Wet opkoopbescherming en verruiming mogelijkheden tijdelijke verhuur;
- deze wet het mogelijk maakt, dat de gemeente voor maximaal vier jaar opkoopbescherming kan instellen voor bepaalde goedkope en middeldure woningen ter voorkoming van verhuur na aankoop;
- voorts het voor de gemeente mogelijk is gedurende een periode van een paar jaar een zelfbewoningsplicht in te voeren, door vastlegging in een exploitatieplan ingeval van een wijziging bestemmingsplan of in een anterieure overeenkomst;

overwegende dat:
- het in de gemeente Wormerland voor woningzoekenden, en wel in het bijzonder starters en middeninkomens, bijzonder lastig/zo niet onhaalbaar is om een betaalbare woning te verwerven;
- door de opkoopbescherming voorkomen kan worden dat beleggers en speculanten huizen opkopen, om daarna duur te verhuren; en
- Amsterdam en Zaanstad en mogelijk gemeenten in de regio opkoopbescherming, dan wel een zelfbewoningsplicht invoeren, het risico bestaat dat beleggers en speculanten meer en meer zullen uitwijken naar Wormerland;

roept het college op:
1. beleid te ontwikkelen ter oplegging van opkoopbescherming voor toekomstige nieuw-bouwprojecten in de gemeente;
2. de mogelijkheid van de invoering van een zelfbewoningsplicht te onderzoeken indien opkoopbescherming op grond van de Wet opkoopbescherming niet mogelijk blijkt en daarbij onderscheid te maken voor de positie van de gemeente als grondeigenaar of geen grondeigenaar;
3. binnen redelijke termijn aan de raad voorstellen ter besluitvorming voor te leggen conform het gestelde onder de punten 1 en 2;

en gaat over tot de orde van de dag."

De voorzitter: Dank u wel voor het indienen van deze motie. U heeft deze motie namens twee partijen ingediend?

Mevrouw Fens: Dat klopt, samen met de PvdA.

De voorzitter: Ik zie een hand van de heer Kramer, D66. En daarna de heer Stol.

De heer Kramer: Ja, dank u wel voorzitter. D66 is een groot voorstander van de bescherming van de huizenbezitters, de huizenkopers. En toch hebben wij een grote moeite met deze motie. Wat je wilt voorkomen is dat bestaande koopwoningen omgekat worden naar huurwoningen. Dat is belangrijk. Als koopwoningen omgekat worden naar huurwoningen, stijgt de huurprijs tot boven wat je normaal gesproken voor die woning als koopwoning zou betalen en dat vinden wij bijzonder ongewenst. Waarom zijn wij toch niet blij met deze motie. Dat begint eigenlijk al met punt 1. beleid ontwikkeling ter oplegging van opkoopbescherming voor toekomstige nieuwbouwprojecten. Als je dit wilt, dan moet je dat gemeentewijd doen. Dan moet je dat ook doen voor bestaande bouw. Dan moet je ook onderzoeken of je het in de bestaande wijken kunt voorkomen dat woningen opgekocht worden door investeerders, of dat nu particulieren zijn of grote corporaties, dat maakt mij verder niets uit. Maar het beperken tot nieuwbouwprojecten lijkt mij ongewenst. Daarnaast, en dan kijk ik ook eventjes, want we zijn natuurlijk niet uniek met deze motie. In verschillende andere gemeenten zijn er ook ontwikkelingen bij. Daar wordt heel duidelijk gesteld bijvoorbeeld een prijsplafond, woningen tot. En dan is het even arbitrair € 500.000,00, € 600.000,00, € 700.000,00. Die vallen dan onder deze regeling. Maar luxe penthouses van € 1,5 miljoen, ik geloof niet dat die onder deze regeling zouden horen te vallen, want daar is deze regeling niet voor bedoeld. Deze regeling is bedoeld om mensen, starters, mensen met een laag inkomen, mensen aan de onderkant van de koopmarkt te beschermen en het kopen van een woning mogelijk te maken. Dat zijn dus de punten waarvan ik denk dat ik dat mis in die motie. Mijn vraag aan de beide partijen is dan ook of zij bereid zijn om de motie even terug te trekken, nog even goed te kijken naar deze punten en dan met een aangepaste versie te komen. En dat is mijn bijdrage in de eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel. Ik denk, er zit nog iemand te popelen, dat we toch even de andere partijen in de eerste termijn het woord geven, en dan kunnen we even zowel de indieners als de wethouder in de gelegenheid stellen om te reageren. De heer Stol van het CDA.

De heer Stol: Ja, dank u wel mevrouw de voorzitter. Inderdaad, de heer Kramer heeft gelijk. Andere gemeenten gingen ons al voor. Wij nemen maatregelen tegen het opkopen van huizen door speculanten en beleggers. Een goed voorstel dus, om dat voor onze gemeente eveneens op korte termijn met beleid vast te leggen. Ik heb begrepen dat het college al voornemens is maatregelen te treffen. En ik neem aan dat de opmerkingen die de heer Kramer hierbij gemaakt heeft, dat ze die ook daarbij ter harte nemen. Prima denk ik om als raad via deze motie de noodzaak voor beleid al te onderschrijven. Dus wij zullen deze motie steunen.

De voorzitter: Dank u. Anderen in eerste termijn? Ik kijk ook even naar de linkerzijde. POV, VLW? De VVD. De heer Sanders, en daarna de heer Hendriks.

De heer Sanders: Ja, dank u wel voorzitter. Half duo, want ja, het vraagt ook even om overleg als het gaat om de formulering. Maar kijk, de denkrichting van de motie is logisch als je de ontwikkelingen ziet in de woningbouw. En die prijsstijging is nog niet gestopt. Iedereen denkt dat er iets bijzonders aan de hand is, maar als ik als wijsneus mag zeggen, als je sinds de Brexit ervan uitgaat dat Amsterdam de rol van Londen overneemt, is er grote kans dat de prijsniveaus in Amsterdam en omgeving die van Parijs gaan aannemen en dan hebben we nog 30-40% prijsstijging te gaan. Want daar zitten we op € 12.000,00 per vierkante meter. En hier nog maar op € 9.000,00 in Amsterdam. En dat betekent natuurlijk ook dat de omgeving, net zoals de buitensteden van Parijs, waar het niveau wat lager is, dat ook daar nog stijgingen zitten. Dus we hebben nog een aardige stijging voor de boeg. En dat is helemaal niet alleen de markt, dat is gewoon de Europese situatie en dat je daarbij dit soort speculaties wilt voorkomen, dat is logisch. Dat zie je niet alleen overal in Nederland, ook overal in Europa. Alleen hoe je dat nu precies formuleert, dat is dan net al gezegd, dat

luistert even nauw. Want je wilt ook een ouder die een woning koopt voor zijn kinderen die daar dan mogen wonen, niet de weg afsnijden. Want dat zie je natuurlijk heel veel. Ouders die hypotheker worden voor hun kinderen, in plaats van de bank, omdat de bank maar vier keer het loon aan hypotheek geeft. En als ouders kan je dat ruimhartiger doen. Maar aan de andere kant, je kunt natuurlijk ook gewoon de woning kopen en die in twintig jaar schenken aan je kinderen. En dan is er wel een situatie dat degene die er gaat wonen hem niet heeft gekocht. En dat soort situaties wil je eigenlijk uitsluiten. Dus we moeten, denken wij, ik hoop dat ik het goed verwoord, want mijn rechterbuurman Martijn keek even naar goedkope en middeldure woningen en hoe formuleer je dat nu? In principe staan wij er positief tegenover, alleen het moet toch nog wat nauwkeuriger geformuleerd worden. Ik ga niet suggereren dat de motie een amendement moet worden, want dan denk je: goh, er is weer evenwicht. Maar dit is onze bijdrage. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hendriks, VLW.

De heer Hendriks: Ja voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ik moet u zeggen dat de bedoeling van deze motie ook voor mij sympathiek overkomt. Ik kan het begrijpen als je ziet wat er in den lande gebeurt met het kopen van woningen door mensen die daarop uit zijn en dan vervolgens die woningen heel duur gaan verhuren. Daar word je niet blij van. Dus ik snap de achtergrond en die wil ik ook graag ondersteunen. Ik heb ook goed geluisterd naar de collega van D66 die een aantal zaken aangeeft, van kijk daar nog eens naar. En ik wil ook nog één punt aangeven. Destijds, dat we in de jaren ‘82-‘86, bezig waren met de ontwikkeling van het bestemmingsplan Zuid-West, hadden we ook al te maken met mensen die bijvoorbeeld premie B-woning wilden kopen, en je zag dat die mensen die woning al heel snel voor duurder konden verkopen en toen hebben we een antispeculatiebeding ingebracht, waarbij mensen als zij hun woning binnen bepaalde periode zouden verkopen, dat ze dan een deel van die winst die ze binnen die periode hadden, zouden moeten overdragen aan de gemeente. En dat betekende niet dat dat voor eeuwig was. Ik weet ook niet meer welke periode, hoeveel tijd we daarvoor hadden ingezet, ik dacht drie of vier jaar, maar dat werkte wel. Want die mensen bleven dus gewoon in de woning zitten en wonen die ze hadden gekocht. En je haalde dus een groep mensen weg die woningen wilden kopen, met het doel om ze inderdaad weer duurder te verkopen, want dat zag je dus wel gebeuren bij het bestemmingsplan, zodra de woningen klaar waren, waren ze ineens een stuk duurder geworden. Dus ik zou willen toevoegen en aan de beide partijen willen vragen en dat ook ondersteunen, waar de heer Kramer mee kwam. Advies is, neem dit nog even terug. Kijk even naar een nadere precisering en kijk ook of je niet nog een punt als antispeculatiebeding zou kunnen invoeren. Dat zou mijn advies zijn. Dank u.

De voorzitter: De heer Haalboom, POV.

De heer Haalboom: Neem me niet kwalijk. Dank u wel voorzitter. Ja, ik sluit mij aan bij de heren van D66, VVD en VLW. Het zou nog inderdaad even iets duidelijker mogen, want ik heb ook een beetje moeite met de zin: ‘Binnen redelijke termijn aan de raad voorstellen’. Zoals u weet, is de raad zoals we nu kennen, niet zo heel lang meer actief. Dus ik zou dan ook wel graag daar iets willen zien dat het gekaderd is, om het zo maar even te zeggen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ik hoor overwegend allemaal constructief-positieve bijdragen met voorstellen voor verbeteringen en aanvullingen. We zijn natuurlijk heel benieuwd wat u ervan vindt, en daarna geef ik het woord aan de wethouder. Mevrouw Fens.

Mevrouw Fens: Ik denk dat het goed is om toch even wat te verduidelijken, omdat die Wet opkoopbescherming betrekking heeft op goedkoop en middelduur segment. Dus dat staat in de wet en het is aan het college om de grens te trekken. En dat kan het dan in beleid doen. En dan is het verder ook zo dat je in die wet bepaalde gebieden kunt aanwijzen. Dat je kunt

zeggen, ik wil het in Middentil. Ik heb nu de nieuwbouwprojecten genoemd, maar het kan best zijn dat u als gemeenteraad zegt dat het wat anders gedaan moet worden, of geef de wethouder alle ruimte om daar goed naar te kijken. Maar voor de hele gemeente, dat wordt afgeraden. Daar zijn ook wel weer bepaalde juridische bezwaren tegen. Verder is het zo dat er natuurlijk ook wat uitzonderingen zijn. Want ik hoorde de VVD met name zeggen, verhuur aan familieleden of zo. Dus het is niet zo dat als er een opkoopbescherming is, dan kan bijvoorbeeld een ouder een woning kopen, en dat verhuren aan een direct familielid. Dus dat soort dingen zitten ook allemaal in die wet. En als er beleid komt, dan zal de wethouder dat ook meenemen en het is ook de bedoeling dat het vastgelegd wordt in een huisvestingsverordening. Daarnaast heb je, dit is de opkoopbescherming, die geldt voor bepaalde gebieden. Dat kan bestaande bouw of nieuwbouw zijn. Daarnaast heb je een zelfbewoningsplicht, en dat is juridisch van een hele andere orde. Dan ga je meer in de contractuele relatie. Iemand koopt een huis en de gemeente zegt: nou, oké, je moet er wel zelf in gaan wonen. Dan is de positie van de gemeente wat minder sterk. Dan hangt het ervan af of de gemeente een grondpositie heeft. Maar als je die zelfbewoningsplicht, die is ook meegenomen in de motie, dan kan een antispeculatiebeding daarin meegenomen worden. Ik heb dat niet genoemd, maar dat kan wel. En wat ook nog van belang is, dat als dit soort zaken aan de orde zijn, het is natuurlijk een beperking van het eigendomsrecht, dat is nogal wat. Dus het geldt altijd voor beperkte duur. Die Wet opkoopbescherming is voor maximaal vier jaar. En die zelfbewoningsplicht, daar geldt ook een termijn van een paar jaar voor. Dus ik dacht, het is misschien goed om wat verduidelijking te geven, en ik hoor dan graag verder de reactie van de portefeuillehouder hierover en mocht er een schorsing nodig zijn, dan blijkt dat wel.

De voorzitter: Ik denk dat we allemaal heel graag de bijdrage van de portefeuillehouder horen. En dat is de heer Schalkwijk, in eerste termijn.

Wethouder Schalkwijk: Ja, dank u wel. Ik vrees voorzitter, dat ik in mijn beantwoording nog mevrouw Fens een paar keer zal napraten. Ik heb het gewoon voorbereid, maar dan is het fijn dat we elkaar bijvallen in ieder geval. Vooraf maar even gesteld dat deze motie ook op sympathie van het college kan rekenen. Voorzitter, in de afgelopen maanden hebben wij inderdaad gezien dat, zoals de motie ook terecht aangeeft, gemeenten per 1 januari de mogelijkheid hebben gekregen om opkoopbescherming in te voeren. En dat houdt in dat de gemeente, ik citeer: "Een verbod kan instellen op het verhuren van nieuw aangekochte woningen, in het goedkope en middeldure segment, zonder vergunning gedurende een periode van vier jaar na de levering in aangewezen gebieden." Dat staat in de wet. Met andere woorden, het wordt noodzakelijk een vergunning aan te vragen om een recent gekochte woning te kunnen verhuren. Deze maatregel kan echter niet, dat heeft mevrouw Fens ook al aangegeven, generiek over de hele gemeente worden uitgerold. Aan het invoeren zijn namelijk meerdere voorwaarden verbonden. Dat zijn in het bijzonder het definiëren van beschermde categorieën, het onderbouwen van de noodzaak van een opkoopbescherming, en het vrijmaken van extra capaciteit op vergunningen en handhaving. Dat is dus een capaciteitsding in de gemeente. Allereerst is het noodzakelijk de beschermde categorieën, goedkope en middeldure koopwoningen, te definiëren. Daar hebben wij nu nog zelf geen definitie voor. Met de bijbehorende onderbouwing, dat vraagt de wet. De opkoopbescherming mag immers alleen gelden voor goedkope en middeldure koopwoningen, maar de wet heeft die categorieën zelf niet gedefinieerd. Dat moeten we dus als gemeente doen. Daarmee is er meer ruimte om in te spelen op de lokale context. We zouden dus moeten definiëren wat Wormerland verstaat onder goedkope en middeldure koopwoningen en hoe wij tot deze definities zijn gekomen. Er bestaan handvatten om zulke categorieën vast te stellen, maar Wormerland heeft een dergelijke definiëring vanzelfsprekend op dit moment nog niet. Het zwaartepunt ligt bij de onderbouwing van de noodzaak voor een opkoopbescherming. Daarvoor zou aangetoond moeten worden dat er onevenwichtige en onrechtvaardige effecten optreden door opkopen, of dat opkoopbescherming noodzakelijk is voor leefbaarheid. Dat zijn voorwaarden die daaraan

gesteld worden. Een dergelijke onderbouwing is niet eenvoudig te geven. Particuliere huur speelt voor Wormerland althans een beperkte rol, laat staan het specifiek opkopen van woningen voor een particuliere verhuur. De handreiking van de VNG geeft tevens expliciet aan dat een mogelijk waterbedeffect door invoering in andere gemeenten geen voldoende grondslag is om de opkoopbescherming zelf in te voeren. De haalbaarheid op zich is dus niet als vanzelfsprekend. Zoals eerder genoemd, gaat de invoering van opkoopbescherming bovendien gepaard met een vergunningenstelsel. In bepaalde gevallen is de gemeente namelijk verplicht om verhuur alsnog toe te staan. Zoals ook juist genoemd door mevrouw Fens, zoals bijvoorbeeld de verhuur aan directe familie. In dergelijke situaties moet een vergunning verleend worden. Dat betekent dat een eventuele invoering van de opkoopbescherming niet vrijblijvend is. Het vraagt ook een extra inzet op de afdeling Vergunningen, en een extra inzet op handhaving. En dat is dus een capaciteitsprobleem, en daar kunnen kosten bij komen. Het college van Wormerland gaat zich in ieder geval wat mij betreft hard inzetten om dat voor Wormerland in te gaan voeren. Dat doen we door woningen bij bebouwingen regulier (02.24.00) zo gericht mogelijk in te gaan zetten. De opkoopbescherming is echter complex en niet met een eenvoudig besluit in te voeren. En dan kom ik op de redelijke termijn van mevrouw Fens, althans, genoemd in de motie. Het is dus nog maar de vraag of we in 2022 het al kunnen invoeren omdat er nog zo verschrikkelijk veel voorwerk te doen is, definitiediscussies gevoerd moeten worden, enzovoorts, enzovoorts, enzovoorts. Ik denk dat ik… Oh ja, ik wil nog één ding even toevoegen. Als het gaat om de Zaandriehoek, die gaat gebouwd worden, en ik hoop, dat verwacht ik eigenlijk wel hoor, voordat de eerste woning van de Zaandriehoek verkocht gaat worden, dat we dit beleid al in Wormerland hebben vastgesteld. Daarmee valt het automatisch onder dit beleid, de te verkopen woningen. Ik verwacht verder geen problemen, want die woningen, het gaat om goedkope, middeldure huur, dat het geen problemen zal opleveren daar. Althans, al wat ik van mijn ambtenaar terug hoorde. En ook daarin zijn er woningen die met een antispeculatiebeding verkocht gaan worden. En dat antispeculatiebeding, ik weet niet of mijnheer Hendriks dat bedoelde, maar in Zuid-West duurde het tien jaar. Nee tien jaar. Ik weet het toevallig, ik ben ervaringsdeskundige, ik woonde in zo een huis. Dus ik weet niet wat meer geldt hoor, dat maakt mij ook verder niet uit, maar elk jaar ging er 10% van de overwaarde, in het eerste jaar dus 100%, tweede jaar 90% afdragen, totdat na tien jaar je alles mocht houden. Ik hoop dat ik hiermee alle vragen gehad heb. Ik denk het haast wel. En anders dan in tweede termijn, als die er is. Voorzitter, ik geef het woord aan u…

De voorzitter: Dank u wel wethouder. Als ik u goed begrijp, even proberen samen te vatten, zegt u: sympathieke motie, we willen er graag mee aan de slag gaan. Houd er rekening mee dat het onderbouwen van het beleid nog wel eens lastig zou kunnen zijn. Daar moeten we nader naar kijken. Houd er rekening mee dat er een aantal afwegingen gemaakt moeten worden, dat zal in het beleid dan verder tot uitdrukking komen. Houd er rekening mee dat dat enige tijd in beslag neemt. En houd er rekening mee dat dat ook wellicht capaciteit en geld kost om dit tot uitvoering te brengen. Dat laatste punt. Zou u daar misschien nog even wat meer over willen vertellen, hoe u dat ziet?

Wethouder Schalkwijk: Ja, ik heb met de afdeling overlegd. En dit is niet een ding dat alleen speelt bij Wormerland. Ik weet ook dat het speelt bij Oostzaan en er was al gezegd dat het bij gemeenten was ingevoerd. Ik ken nog geen gemeente, maar ik ken wel de gemeenten Zaanstad en Purmerend die hier heel druk mee bezig zijn. Die eigenlijk tegen dezelfde zaken oplopen als waar wij straks tegenop gaan lopen. Dus daar kunnen we nog wat van leren. Dat ben ik nog vergeten te zeggen trouwens. Wat ik ook zo fijn vind, als we het wel kunnen gaan doen hier, is dat we weer als regio eenzelfde beleid ook hierin hebben. We proberen in de regio zoveel als mogelijk afstemming met elkaar te hebben met betrekking tot zeker woningtoewijzing, het bouwen van sociale woningbouw voor starters, voor een senior en noem het allemaal maar op en dit hoort wat mij betreft in dat rijtje thuis. Ik heb begrepen van de afdeling dat de bureaus redelijk vol liggen met zaken die gewoon ook gedaan moeten worden. Dit is eigenlijk nieuw beleid. Het kan wel, maar als we er dus een

versnelling aan willen geven, dan zullen we daar externe inhuur op moeten plegen. En dan zouden we het dit jaar wellicht in Q4 nog afgerond kunnen hebben.

De voorzitter: Oké, en zegt u daarmee: ik wil met de voorbereiding aan de slag en ook met de middelen die het kost, en daar kom ik mee terug naar de raad en dan kunnen we daar een afweging in maken?

Wethouder Schalkwijk: Dat moet ik echt even oppakken met de afdeling natuurlijk, want als we extern gaan inhuren, zou ik het fijn vinden als we dat samen kunnen gaan doen met Oostzaan, want daar trekken we daarmee samen op, omdat ik weet dat zij er ook mee bezig zijn. Dus ik kan wel toezeggen dat ik het even onderzoek en dat ik daarmee dan met een raadsbericht naar de raad toega om te kijken of er een mouw aan te passen is. Of, als het binnen de bestaande capaciteit moet, wat dan de termijn is wanneer we het in kunnen gaan voeren.

De voorzitter: Ja.

Wethouder Schalkwijk: Ik wil het wel zoveel als mogelijk laten oplopen met de ontwikkelingen in de regio.

De voorzitter: Oké. Ja, dat lijkt mij een hartstikke goede toezegging. Dat betekent dat de wethouder het een en ander voor u gaat uitzoeken, kijken wat de consequenties zijn, en met een raadsbericht naar u toekomt. Ik denk ook met de financiële consequenties. En dat kunnen we eventueel ook meenemen naar de volgende bestuursperiode, wat dat allemaal betekent. Uitvoering van het beleid zal dan nog wel even enige tijd in beslag nemen, maar dan heeft u in ieder geval dat raadsbericht met een eerste indicatie van wat het zou betekenen. Met deze reactie van de wethouder in eerste termijn, ga ik even bij u na of er behoefte is aan een tweede termijn. Kunt u hier zo mee leven, met dit verhaal van de wethouder? De heer Kramer, D66, in tweede termijn.

De heer Kramer: Ja, dank u wel voorzitter. Ik kan uitstekend leven met de woorden van de wethouder. Ik ben alleen even benieuwd nu wat dan nu de status van de motie. Want met de toezegging van de wethouder en de toch wel wat meer genuanceerde aanpak die dit onderwerp vraagt, vraag ik mij af of deze motie dan nog opportuun is.

De voorzitter: Ja, dat is eigenlijk aan de indieners om die vraag te beantwoorden, maar ik zou me kunnen voorstellen dat u wel de motie in stemming brengt, in acht genomen de genuanceerde toelichting van de wethouder. Moet u niet over een maand komen met: we hadden woordelijk dit afgesproken. Daar heb ik niet zulke goede ervaringen mee de laatste tijd, maar dat is aan de indieners. Mevrouw Fens. Vijf minuten schorsen, dan komen we even voor 22.30 uur weer terug. De vergadering is geschorst.

Schorsing

De voorzitter: Ik heropen de vergadering en ga naar mevrouw Fens die om schorsing heeft gevraagd. Nee, dat is de heer Kindt, gaat uw gang. Mijnheer Kindt van de PvdA. Is er misschien een microfoon voor hem?

De heer Kindt: Dank u wel voorzitter. We hebben even kort overleg gehad. En we vinden het toch wenselijk om deze motie in te dienen. Allereerst de aanleiding dat we met deze motie zijn gekomen is de beantwoording van de schriftelijke vragen op dit vlak waar het niet duidelijk uit naar voren kwam dat de urgentie die we voelen ook in het college werd gevoeld. Dat was de reden dat we met deze motie zijn gekomen. En die urgentie is dat het gewoon heel snel gaat. Uiterst kapitaalkrachtige partijen zijn op dit moment het land aan het afgrazen. Er zijn steden waar ze niet meer aan bod komen, Haarlem, Rotterdam, dat waren

de eerste gemeenten. En het is een waterbed, dus als ze daar niet meer aan bod komen, dan gaan ze in de regio kijken. En dan komen ze toch ook heel snel bij Wormerland. Dus dat was het eerste. En wij hebben ook wel eens moties gezien die teruggetrokken werden omdat er al aan gewerkt werd, en waarbij het initiatief dan uiteindelijk toch weer wegebde. Doordat we deze motie nu toch indienen, en we hopen dat die unaniem wordt aangenomen, houden we als raad toch vinger aan de pols en geven we ook naar de gemeenschap een heel krachtig signaal dat we dit probleem heel serieus nemen. Dus tot zover ons antwoord en we zien graag deze motie in stemming gebracht. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Een duidelijk verhaal. Zijn er nog partijen die in tweede termijn willen reageren verder? Nee. Dan gaan we over tot het in stemming brengen van de motie. Sorry, u heeft helemaal gelijk. Tweede termijn voor de wethouder. De heer Schalkwijk.

Wethouder Schalkwijk: Ja, voorzitter, dank u wel. De motie is dus ingediend om de urgentie te duiden van de problemen die we hebben op dit gebied. Laat ik zeggen, die had het college ook al onderkend, vandaar dat we ermee aan de gang zijn gegaan met de ambtenaar die zich daarmee bemoeit en zo. Dus wat dat aangaat, zou de motie overbodig zijn, want ik geef al volledig uitvoering voordat u met uw motie kwam, maar ik wil er wel bij aangeven dat u zegt dat het heel snel moet vanwege dat waterbedeffect. Daar heb ik ook al wat over gezegd natuurlijk. Daar ben ik het mee eens, maar we kunnen niet sneller dan snel. Of u zou mij een opdracht moeten geven om met de ambtelijke organisatie aan de slag te gaan om te kijken hoeveel externe inhuur kost, en welke termijnwinst we dan kunnen maken om het proces te kunnen versnellen. Maar ja, dat is wel een ander dingetje er nog even bij. Ik wil zo snel als dat het kan. Ik ga niet over de centen, daar gaat u over, maar dan weet ik ook nog niet eens hoe groot de tijdwinst is die we maken, als we al inhuur hier natuurlijk hiervoor kunnen vinden. En daarnaast zou ik willen zeggen, ik wil de motie heel graag beschouwen als ondersteuning van ingezet beleid. En anders kunt u het altijd nog bij de onderhandelingen op tafel leggen, na de verkiezingen.

De heer Kindt: Mag ik nog twee opmerkingen hierover dan maken?

De voorzitter: Eigenlijk niet meer.

De heer Kindt: Misschien is dat beslist de moeite waard om dat kostenaspect nog even te onderzoeken en de meerwaarde die het kan bieden om versneld toch dit beleid tot stand te brengen. En het andere aspect is, het werd al genoemd, Oostzaan. In Oostzaan is meen ik kortgeleden ook het initiatief genomen om tot een opkoopbescherming te komen. En het zou mooi zijn als dat gezamenlijk voor beide gemeenten tot stand komt, zodat we ook daar dan voor beide gemeenten sneller dit resultaat boeken.

De voorzitter: Ja.

De heer Kindt: En dat is dan ook een stukje bestuurlijke vernieuwing.

De voorzitter: Oké. Ik wil nog even teruggaan naar de toezegging die de wethouder nu gedaan heeft. De wethouder heeft toegezegd dat hij de ins en outs van het realiseren van dit beleid voor u gaat onderzoeken. Daar is hij al mee bezig, maar daar gaat hij verder mee en dat hij daar ook de financiële consequenties en overige consequenties in beeld brengt en dat u daar dan een raadsbericht over krijgt. Dat raadsbericht kan vervolgens voor de raad aanleiding zijn om daar een raadsinstrument op in te zetten. Bijvoorbeeld extra budget beschikbaar stellen, of versnelling of wat dan ook. Maar op dit moment gaat de wethouder aan de slag binnen de kaders die u hem heeft gegeven. Dat is de bestaande formatie en het bestaande budget. Daar moeten we het denk ik even bij laten. Dat is ook de toezegging die u heeft gehad en als u het raadsbericht krijgt, kunt u daar natuurlijk een nieuwe overweging over maken en daar eventueel aanvullend instrumenten weer op inzetten. Maar ik denk dat

dat de opbrengst is van deze discussie. En dan stel ik mij voor dat we de motie in stemming brengen, gehoord hebbende de toelichting van de wethouder en dan vervolgens het raadsbericht afwachten en dan de vervolgstap nemen. Kunt u zich hierin vinden? Ja? Hartstikke goed. Zijn er stemverklaringen bij deze motie? Ja, die zijn er. Eerst de heer Sanders, dan de heer Hendriks en dan de heer Kramer. Mijnheer Sanders van de VVD.

De heer Sanders: Dank u voorzitter. Ik kan kort zijn. Wij zullen de motie steunen. Vooral ook door de focus die de heer Schalkwijk, de portefeuillehouder, eraan geeft. En de instemming van de indieners daarmee. En dan is de breedte van de motie versmald naar zijn doelstelling en dat ondersteunen wij.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hendriks, VLW. Hij moet even aan.

De heer Hendriks: Hij doet het weer. Mevrouw de voorzitter, gehoord de reactie van de wethouder, overigens, de wethouder heeft ook gezegd te willen kijken om dat samen met Oostzaan te doen. De heer Kindt kwam daarmee alsof het een nieuw punt was, maar de wethouder had het al gezegd. Maar gehoord de wethouder denk ik eigenlijk dat die motie eigenlijk een beetje overbodig is, want in feite heeft de wethouder toegezegd om op basis van hetgeen hier bediscussieerd is, om daarmee verder te gaan en dan uiteindelijk terug te komen bij de raad en dan zegt hij heel terecht dat de raad dan nog kan besluiten wat hij verder wil, met een budget extra beschikbaar stellen of wat dan ook. Dus ik denk dat deze motie nu overbodig is, dus ik zal deze motie niet steunen.

De voorzitter: Dank u wel. Ik ga eerst naar mijnheer Kramer.

De heer Van Wanrooij: Ik wil even een punt van orde.

De voorzitter: Ja.

De heer Van Wanrooij: Volgens mij is het al 22.30 uur.

De voorzitter: Eens even checken. Ja, daar heeft u gelijk in. Dat betekent dat ik u de vraag voorleg of u vanavond de beraadslaging wilt voortzetten. En dan hebben we het over de afronding van deze motie. We hebben nog een motie over de lintbebouwing en we hebben nog een motie over Pakhuis Wormerveer te doen. Gaan we door vanavond? Ja? Oké. Dank u wel mijnheer Van Wanrooij voor deze ordevraag. De heer Kramer met zijn stemverklaring.

De heer Kramer: Ja, dank u wel voorzitter. Het geluid horende van de indieners en gehoord hebbende de toezeggingen van de wethouder, en daarmee het college, beschouw ik de toezeggingen van de wethouder breder en uitgebreider dan waar de motie om vraagt. Dat maakt dat die motie in feite beperkend werkt op de toezegging zoals de wethouder hem gedaan heeft. Wij zullen die motie daarom dan ook niet steunen, maar wel met de opmerking dat de achterliggende gedachte natuurlijk hartstikke goed is. Dat mag duidelijk zijn.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Haalboom, POV.

De heer Haalboom: Ja, dank u wel voorzitter. Er is al heel veel over gezegd. Wij vonden de motie niet heel duidelijk. De wethouder heeft het heel erg goed uitgelegd. Ik vind dat wat de wethouder heeft gezegd voldoende reden om eigenlijk te zeggen dat de motie overbodig is, want de wethouder heeft al heel veel toezeggingen gedaan. En om die reden zullen wij deze motie niet ook niet steunen.

De voorzitter: Het CDA nog behoefte aan een stemverklaring? Nee. Goed, dan ga ik ervan uit dat stemming gewenst is. Wie is voor deze motie? Dat is de fractie van GroenLinks met 3 leden, de fractie van de PvdA met 2 leden, de fractie van het CDA met 2 leden en de fractie

van de VVD met 3 leden. Wie is tegen deze motie? Dat is de fractie van D66 met 1 lid, de fractie van de VLW met 1 lid en de fractie van POV met 2 leden. En dat betekent dat de motie is aangenomen met 10 stemmen voor en 4 stemmen tegen.

21. Motie vreemd inzake Bijzonder Provinciaal Landschap/lintbebouwing

De voorzitter: Dan gaan we naar de motie vreemd aan de orde van de dag over het Bijzonder Provinciaal Landschap/lintbebouwing. En ben ik even benieuwd wie deze motie gaat toelichten. Dat is de heer Doorn van GroenLinks.

De heer Doorn: Ja, dank u wel voorzitter. Het is niet een motie per se over het Bijzonder Provinciaal Landschap, maar het is een motie die betrekking heeft op de omgevingsverordening, de Provinciale Omgevingsverordening Noord-Holland 2020. En de consequenties die die verordening heeft op het beleid dat Wormerland kan ontwikkelen en in dit geval met betrekking tot het wonen in de tweede lijn. Wij hebben al eerder ook gesprekken gevoerd met de provincie. We zijn niet de enige gemeente die dat gedaan heeft. En uiteindelijk heeft de provincie de omgevingsverordening weer gepreciseerd met de notitie lintbebouwing. En wat bleek daaruit? Dat er slechts één locatie in Wormerland is die eventueel beschikbaar is om te kijken naar wat wij graag zouden willen, wonen in de tweede lijn. Nu zijn wij niet de enige gemeente, zei ik al net, die met die problematiek te maken heeft. Maar we willen wel heel erg graag een heel duidelijk signaal afgeven naar die provincie. En daarom heeft deze voltallige raad besloten om dat signaal ook door te geven. En ik moet natuurlijk, ik voer nu het woord, maar ik moet wel even ook de werkgroep Wonen in de Tweede Lijn hier noemen. Want die heeft ongelofelijk veel voorwerk gedaan en dat voorwerk is gewoon eigenlijk in een klap doorgehaald door de provincie naar aanleiding van die omgevingsverordening. Dus wij zouden heel graag zien dat die herziening er komt. In de motie staan een aantal constateringen en overwegingen, maar ik zal me beperken tot het dictum. En dat is dat de gemeenteraad van Wormerland bijeen op 8 februari 2022 verzoekt Provinciale Staten te laten weten dat de gemeenteraad van Wormerland zou willen dat ten eerste de provincie vastlegt onder welke specifieke ruimtelijke voorwaarden gemeenten een ontheffing van Gedeputeerde Staten kunnen krijgen om extra woningen in de dorpslinten te kunnen realiseren dan wel als alternatief. Ten tweede, Gedeputeerde Staten vaker een uitzondering maken op de Provinciale Omgevingsverordening middels een jaarlijks op te stellen notitie lintbebouwing en gaat over tot de orde van de dag. En wij hopen ook dat dit signaal wederom bij de provincie de urgentie aangeeft die de gemeenten in Noord-Holland hebben om mogelijkheden te onderzoeken om woongelegenheid te creëren. Voor zover, dank u wel.

MOTIE
Notitie Lintbebouwing: Probleemlocaties in dorpslinten

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 8 februari 2022;

constaterende dat:
1. op 17 november 2020 de Omgevingsverordening NH2020 in werking is getreden;
2. vaststelling van de beleidsnotitie 'Wonen in de tweede lijn' op dit moment niet mogelijk zal zijn;
3. de beschermingsregimes in de Omgevingsverordening NH2020 ruimtelijke ontwikkelingen in de dorpslinten binnen de MRA feitelijk onmogelijk maken;
4. bij de vaststelling van de Omgevingsverordening Gedeputeerde Staten daarom hebben toegezegd een Notitie Lintbebouwing te zullen opstellen;
5. op 2 november 2021 Gedeputeerde Staten besloten de Notitie Lintbebouwing: Probleemlocaties in dorpslinten vast te stellen waarmee bij wijze van uitzondering 22 problematische locaties in lintbebouwing in de MRA limitatief kunnen worden aangepakt;

overwegende dat:

1. de hoop en verwachting was dat gemeenten door de Notitie Lintbebouwing aanzienlijk meer ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zouden krijgen in het lint;
2. het toevoegen van woningen in de linten kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten;
3. de gewekte verwachtingen niet zijn waargemaakt aangezien Gedeputeerde Staten menen dat de vaststelling van de Notitie Lintbebouwing een eenmalige actie is geweest;
4. de overtuiging op gemeentelijk niveau bestaat dat er in de dorpslinten aanzienlijk meer ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd met inachtneming van de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie dan de limitatieve uitzonderingen zoals besloten in de Notitie Lintbebouwing;

verzoekt Provinciale Staten te laten weten dat de gemeenteraad van Wormerland zou willen dat:

1. de provincie vastlegt onder welke specifieke ruimtelijke voorwaarden gemeenten een ontheffing van Gedeputeerde Staten kunnen krijgen om extra woningen in de dorpslinten te kunnen realiseren; dan wel als alternatief;
2. Gedeputeerde Staten vaker een uitzondering maken op de Provinciale Omgevingsverordening middels een jaarlijks op te stellen Notitie Lintbebouwing;

en gaat over tot de orde van de dag."

De voorzitter: Dank u wel. Ik heb begrepen dat dit een raadsbrede ingediende motie is. Klopt dat? Ja. Oké, hartstikke goed. Dat betekent dat ik, ook gezien de tijd, even bij u naga of er nog dringende aanvullende punten zijn bovenop het betoog van de heer Doorn in eerste termijn. Die zijn er niet. Dan ga ik naar de wethouder in eerste termijn. De heer Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, een hele korte reactie mevrouw de voorzitter, want dit onderstreept natuurlijk echt alle acties die ik ook als portefeuillehouder in dit dossier heb gedaan. Ik omarm deze motie zeer. En het onderstreept ook datgene wat we tot dusver ook vanuit het college en vanuit mezelf als portefeuillehouder hebben gedaan door in te spreken bij de Provinciale Staten, door stelselmatig ook aan te geven, ook bij Gedeputeerde Staten, bij Cees Loggen, gedeputeerde, dat wij gewoon ruimte en lucht nodig hebben om ons beleid uit te voeren. Dus dank u wel kan ik eigenlijk alleen maar zeggen.

De voorzitter: Oké, ook het college omarmt deze motie. Ik heb er nog een vraag over. Was u ook voornemens deze motie rond te sturen aan de anderen gemeenten die te maken hebben met dit onderwerp? De heer Doorn.

De heer Doorn: Dat lijkt mij een hele goede suggestie. Dus niet alleen naar de provincie, maar daadwerkelijk ook naar de gemeenten die hier ook al actief in zijn. Het lijkt mij goed dat zij ook op de hoogte worden gebracht van deze motie. Jawel.

De voorzitter: Ja, dan is dat een derde oproep eigenlijk die we mondeling toevoegen aan deze motie.

De heer Doorn: Ja.

De voorzitter: Om dat breed te verspreiden onder de gemeenten die hiermee te maken hebben. Goed, dan gaan we over tot stemming. Zijn er nog stemverklaringen bij deze motie? Behoefte aan stemming? Nee, dan is de motie unaniem vastgesteld. Dank u wel.

22. Motie vreemd fractie GroenLinks over Pakhuis Wormerveer

De voorzitter: En dan komen we bij de motie vreemd aan de orde van de dag over Pakhuis Wormerveer. Ik denk dat ik het woord mag geven aan mevrouw Fens. Gaat uw gang.

Mevrouw Fens: Ja, dank u wel voorzitter. Het gaat over Pakhuis Wormerveer. Dat is bekend. De gemeente heeft in 2013 afspraken gemaakt met ADM en de Adelaar over dat pakhuis. En de bedoeling is, destijds was de bedoeling dat het pakhuis ontmanteld zou worden en verplaatst zou worden naar een plek vlak buiten het hek van ADM, want ADM wilde graag dat het buiten het bedrijfsterrein geplaatst werd. En ADM en De Adelaar noem ik het maar hebben ook nog apart afspraken gemaakt, dat als het ontmanteld zou worden, dan zou de eigendom pas overgaan. Het werd al even gezegd, er is gewoon niets gebeurd tot op heden en het pakhuis is er slecht aan toe. ADM, en nu is dat Olam, is eigenaar van het pakhuis en die moet eigenlijk tot actie komen. De Stichting Zaanse Pakhuizen heeft al diverse afspraken gemaakt. Bart Nieuwenhuijs, die we hoorden, heeft eigenlijk al een compleet plan klaarliggen voor de restauratie van het pakhuis. Het is zo dat De Adelaar nu zou willen afzien van demontage en verplaatsing, omdat het toch allemaal te duur wordt. En dan komt het er eigenlijk op neer dat Olam toch de enige partij is die tot actie moet overgaan. Ofwel zelf restaureren, of Vanilia daarop aanspreken, maar die verplichting is eigenlijk ook al verjaard. Dus het komt er eigenlijk op neer dat van belang is dat er toch wel wat actie ondernomen wordt en vandaar deze motie. Die roept het college op om Olam te wijzen op haar verplichting tot instandhouding van het Pakhuis Wormerveer als gemeentelijk monument. En punt 2, met inzet van alle wettelijke mogelijkheden aan te dringen op restauratie van Pakhuis Wormerveer, zo mogelijk in 2022, maar mocht dat niet mogelijk zijn, dan wel op zo kort mogelijke termijn. Dus het is eigenlijk een hele duidelijke oproep aan het college om tot actie over te gaan. Al dan niet in overleg met de stichting Zaanse Pakhuizen.

MOTIE
Restauratie Pakhuis Wormerveer

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 8 februari 2022;

constaterende dat:
- Pakhuis Wormerveer stamt uit 1882. Het pakhuis is opgetrokken in neoclassicistische stijl en een belangwekkend overgangstype in de ontwikkeling van de traditionele Zaanse houtbouw naar de moderne fabrieksbouw. Het pakhuis sinds maart 2007 een gemeentelijk monument is;
- de gemeente Wormerland in augustus 2013 een overeenkomst heeft gesloten met ADM COCOA B.V. (rechtsvoorganger van OLAM) en De Adelaar Monument B.V. over onder meer Pakhuis Wormerveer;
- de strekking van deze overeenkomst is dat het pakhuis ontmanteld en verplaatst zou worden door De Adelaar Monument B.V. buiten het terrein van ADM en vervolgens na restauratie zou worden opgebouwd op een locatie buiten het terrein van ADM.
- in een aparte overeenkomst hebben ADM en De Adelaar afgesproken dat door ADM aan De Adelaar verkocht en geleverd zou worden een ontmanteld Pakhuis Wormerveer;

overwegende dat:
- er tot op heden niets is gebeurd. Pakhuis Wormerveer staat nog op het terrein van ADM en ADM, thans OLAM, eigenaar is van het pakhuis. De staat van het pakhuis slecht is, historisch materiaal verloren gaat en instorting dreigt. Restauratie is derhalve op korte termijn geboden;
- Stichting Zaanse Pakhuizen zet zich in voor behoud van het pakhuis en wil het pakhuis onder begeleiding van Bart Nieuwenhuijs restaureren. Het restauratieplan ligt klaar voor uitvoering. Restauratie zou in 2022 uitgevoerd kunnen worden;

- Stichting Zaanse Pakhuizen heeft diverse gesprekken gevoerd met OLAM, De Adelaar en de gemeente Wormerland met het oog op de restauratie;
- De Adelaar wil afzien van demontage, verplaatsing en restauratie van Pakhuis Wormerveer;
- ADM oftewel OLAM is op grond van de erfgoedverordening van de gemeente Wormerland gehouden tot instandhouding van Pakhuis Wormerveer. ADM (oftewel OLAM) is dan ook verantwoordelijk voor de huidige slechte staat van het pakhuis en kan daarop aangesproken worden;
- Stichting Zaanse Pakhuizen is bereid het pakhuis over te nemen om vervolgens op de huidige locatie tot restauratie over te gaan;

roept het college op:

a) ADM oftewel OLAM te wijzen op haar verplichting tot instandhouding van Pakhuis Wormerveer als gemeentelijk monument;
b) met inzet van alle (wettelijke) mogelijkheden aan te dringen op restauratie van pakhuis Wormerveer zo mogelijk in 2022, dan wel op zo kort mogelijke termijn;

en gaat over tot de orde van de dag."

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Fens. Ook weer gezien de tijd wil ik graag de fracties aan het woord laten die het hier niet mee eens zijn, dan wel die aanvullende punten naar voren willen brengen die mevrouw Fens nog niet genoemd heeft. Dat is de heer Kramer, D66.

De heer Kramer: Ja, dank u wel voorzitter. Ik heb een vraag die mogelijk mevrouw Fens kan beantwoorden en anders de portefeuillehouder. Ik ben van afspraak is afspraak. Er zijn afspraken gemaakt, die moeten nagekomen worden, dus wat dat betreft is die motie wat mij betreft akkoord. De enige vraag die ik daar nog bovenop heb, is eigenlijk naar aanleiding van het punt dat Olam het gemeentelijk monument dient op te knappen. Doen ze dat niet, heeft dan de gemeente een mogelijkheid om dat zelf te organiseren, en de kosten neer te leggen bij Olam? Dat is nog wel even een vraag die ik heb.

De voorzitter: Mevrouw Fens.

Mevrouw Fens: Het is zo dat Olam inderdaad de verplichting heeft om dat pakhuis in stand te houden. En ja, mocht blijken dat Olam dat niet doet, dan staan de gemeenten allereerst, zoals we dat noemen, civielrechtelijk dwangmiddelen tot haar beschikking. Dan kan de gemeente Olam gaan manen, termijnen gaan stellen, daar kunnen eventueel dwangsommen aan gekoppeld worden. U komt nog met een verdere mogelijkheid, dat u zegt, kan de gemeente dan in plaats van Olam zelf dat pakhuis gaan restaureren. Dat lijkt me moeilijk. Ik denk niet dat het onmogelijk is. Maar dat pakhuis staat op het terrein van Olam, dus Olam moet daar dan ook medewerking aan verlenen. En ik denk dat dat pas mogelijk is dat een rechter zegt, als ultimum remedium, dit is het enige wat mogelijk is en ik gebied Olam om daar haar medewerking aan te verlenen. Maar dat is echt een laatste stap. Ik hoop ook niet dat dat nodig zal zijn. Maar er zijn nog wel wat stappen daarvoor te zetten en ik hoop dat dat voldoende is.

De voorzitter: Dank u wel voor deze toelichting op de vraag van de heer Kramer. Andere mensen die nieuwe punten willen inbrengen? Of echt dingen die nog niet aan de orde zijn geweest, die van essentieel belang zijn voor de besluitvorming over deze motie. Vraag ik ook even vanwege de tijd. De heer Kindt was eerst, en daarna de heer Hendriks. De heer Kindt heeft het woord, van de PvdA.

De heer Kindt: Ja dank u wel voorzitter. Ik denk dat dit een heel belangrijk initiatief is voor het behoud van dit historische pand. Ik heb in de gauwigheid ook even gekeken op de Olam

website, waar ze zich ook uitspreekt voor ‘creating strong and thriving communities’, dat Olam zich ook gelegen laat aan de gemeenschappen waar ze participeert met haar activiteiten. Bij de gemeenschap hier hechten we aan ons cultureel erfgoed, waar dit gebouw bij hoort. En het lijkt mij dat ook bij Olam hier weerklank voor moet zijn, dat we het behoud van dit pand als gewenst beschouwen en dat spreekt mij heel erg aan. Daar moeten we ook op inzetten. Een mooi initiatief en wij zullen dit steunen.

De voorzitter: Dank u wel. Een laatste bijdrage van de heer Hendriks.

De heer Hendriks: Ja voorzitter. Dank u wel. Ik zal deze motie ook van harte steunen. Ik wil wel het college adviseren om nog even terug te kijken naar de stukken uit die tijd, 2013, want ik kan mij herinneren, maar ik weet dat ook niet zeker meer, dat bij de deal die we toentertijd maakten als gemeente met Olam, daar ook grondtransacties bij hebben plaatsgevonden die in het belang van Olam waren. En dat is misschien nog eens goed om te kijken hoe we dat destijds hebben vastgelegd, want het zou misschien interessant zijn om daar eens naar te kijken. Ik ken het verhaal niet meer precies, maar ik weet dat we er destijds wel over hebben gesproken.

De voorzitter: Mevrouw Fens wil hier nog iets over zeggen. Blijf maar even zitten hoor, allemaal, we hebben een speciale assistentie als het gaat om de microfoon.

Mevrouw Fens: Ik kan de vraag meteen beantwoorden. Het onderdeel van de overeenkomst was dat de gemeente grond zou leveren vlak buiten het terrein van ADM. Dat is ook gebeurd. En daar zou dan vervolgens, ik noem het maar even Vanilia, het pakhuis kunnen plaatsen.

De voorzitter: Misschien dat de twee oud-wethouders in eerste termijn…

De heer Hendriks: Het staat me zo bij dat we toen ook hebben gesproken over het verleggen van de ingang.

Mevrouw Fens: Ja, dat hoorde er ook bij inderdaad.

De heer Hendriks: Ik zou het in ieder geval even naar kijken hoe het precies zit.

De voorzitter: Dank u wel. Ja, dat was de eerste termijn. Oké, ik zet weer even de pet op van portefeuillehouder.

Burgemeester Michel: Ik wil mevrouw Fens danken voor de motie die ik ook kan omarmen. Er is inderdaad al een hele geruime tijd sprake van gewenste ontwikkelingen die niet van de grond komen. Ik heb begrepen dat er twee overeenkomsten zijn. Eentje waar de gemeente bij is betrokken en eentje waar Olam en Vanilia bij betrokken zijn. In die overeenkomst waar de gemeente bij betrokken is, is sprake van inderdaad ook het leveren van grond, het wijzigen van de ingang, maar ook een inspanning om het bestemmingsplan aan te passen. Dus die drie elementen heeft de gemeente op zich genomen en die zijn ook allemaal conform afspraak uitgevoerd. Daar liggen helemaal geen belemmeringen meer. En het was natuurlijk de verwachting dat partijen binnen afzienbare tijd, als gevolg van die tweede overeenkomst, tot actie over zouden gaan. Nu blijft dat uit. Dat hebben wij als college ook geconstateerd. En er zijn eigenlijk een aantal zaken die wij sinds die constatering ook al ondernomen hebben. In de eerste plaats is er een werkbezoek geweest aan Olam een paar weken geleden. Daar hebben we het Pakhuis Wormerveer ook aan de orde gesteld. Daar hebben wij ook gevraagd hoe Olam dat nu ziet. Dus dat was een eerste gesprek eigenlijk over dat onderwerp. Daarnaast is er sprake van een aanvraag van een omgevingsvergunning die door Vanilia is ingediend. Die ligt bij de gemeente. Dat geeft ons ook mogelijkheden om aan de hand van die omgevingsvergunning interventies te plegen.

Ook daar zijn we mee aan de slag gegaan. En een derde is dat ik de partijen recent uitgenodigd heb om op korte termijn op het gemeentehuis te komen om daar te spreken over de kwestie. En daar zal ik hen natuurlijk ook, dat was al mijn intentie, maar dit is denk ik heel goed als een onderstreping daarvan, ook wijzen op hun verantwoordelijkheid om of eruit te komen, dan wel dat er direct begonnen wordt met behoud van het pakhuis. Dus in die zin zie ik de motie eigenlijk als een steun in de rug voor het pad dat wij met elkaar hebben ingezet. U spreekt in de motie ook nog over andere partijen, dus de restaurateur en ook de Zaanse Pakhuizen. Ik begrijp heel goed dat zij vanuit hun betrokkenheid ook ideeën hebben over de toekomst, maar dat zijn wat mij betreft bijkomende partijen. Mijn eerste inzet is om met Olam en Vanilia om tafel te gaan en daar zal ik deze twee partijen ook nog niet meteen bij uitnodigen want ik vind gewoon dat er een overeenkomst ligt, en eerst moet bekeken worden hoe het met die overeenkomst verder is en wat men daarmee wil. En daar kunnen wij ook de wettelijke instrumenten, zoals u beschrijft, inzetten ten behoeve van het pakhuis. Dus dat is mijn inzet. Volgens mij zitten we hartstikke op één lijn, en zouden we kunnen zeggen dat het overbodig is, maar in dit geval zou ik dat niet doen. Ik zou zeggen dat dit een onderstreping/versterking is van het pad dat we hebben ingezet. Dus ik adviseer u om dit aan te nemen.

De voorzitter: Levert dat nog een reactie op in het tweede termijn? Nee, dan gaan we over tot de stemming. Zijn er stemverklaringen? Nee. Is er behoefte aan stemming? Nee. Dan is deze motie unaniem aangenomen.

23. Sluiting

De voorzitter: Dan is het 22.57 uur en zijn we aan het einde gekomen van deze raadsvergadering. Voordat u allemaal inpakt en opstaat wil ik u vragen om nog even te denken aan het mondkapje en aan de 1,5 meter afstand. Ik zeg het nog maar eens. Ik zie ook een aantal mensen die toch zonder mondkapje lopen. Als uw burgemeester wil ik u toch nog even attenderen op onze voorbeeldfunctie. Deze vergaderingen worden ook uitgezonden, en als wij het zelf niet doen, hoe kunnen wij het dan van onze inwoners verwachten? Ik wens jullie allemaal een hele fijne avond, wel thuis en heel graag tot de volgende keer.

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/10
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	18 januari 2022
Portefeuillehouder	A.J. Michel-de Jong
Opsteller	R Poelwijk
Afdeling/team	Ruimte/GO
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	-
	☐ Openbaar ☒ Geheim

Onderwerp
Bekrachtiging geheimhouding "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders"

Kern van het voorstel
Bij behandeling van het agendapunt "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders" tijdens de besloten voorronde van 18 januari heeft het college enkele stukken onder geheimhouding aan de raad aangeboden. Willen de stukken geheim kunnen blijven, dan dient de raad de geheimhouding in zijn eerstvolgende vergadering te bekrachtigen. Daartoe dient dit voorstel.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: De geheimhouding op de stukken behorend bij agendapunt "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders" uit de voorronde van 18-01-2021 te bekrachtigen.

Bijlagen
Klik of tik om tekst in te voeren.

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
De raad dient opgelegde geheimhouding in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen. Het college stelt geheimhouding voor op onderstaande gronden: 1. De opgave omtrent de huisvesting vergunninghouders wordt in regionaal verband opgepakt, waarbij onze positionering ten opzichte van het Rijk en de provincie een belangrijke rol speelt. Geheimhouding is noodzakelijk om niet (onbedoeld) de positie van zowel de gemeente Wormerland als de andere regiogemeenten te schaden. 2. Onderliggende stukken zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad. Ze dienen ter inventarisatie van mogelijkheden en onmogelijkheden, waarmee de haalbaarheid van bepaalde ontwikkelingen in kaart wordt gebracht. Er is nog geen sprake van voldragen plannen.

Alternatieven (incl. argumenten)
Geen

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
N.v.t.

Financiële gevolgen
N.v.t.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
N.v.t.

Communicatie
N.v.t.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
1. Gemeentewet 2. Wet openbaarheid van bestuur

Duurzaamheid en klimaataspecten
N.v.t.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Bekrachtiging geheimhouding "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders"

RV-nummer: 2022/10
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit
de geheimhouding op de stukken behorend bij agendapunt "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders" uit de voorronde van 18-01-2021 te bekrachtigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8-2-2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/10
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	18 januari 2022
Portefeuillehouder	A.J. Michel-de Jong
Opsteller	R Poelwijk
Afdeling/team	Ruimte/GO
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	-
	☐ Openbaar ☒ Geheim

Onderwerp
Bekrachtiging geheimhouding "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders"

Kern van het voorstel
Bij behandeling van het agendapunt "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders" tijdens de besloten voorronde van 18 januari heeft het college enkele stukken onder geheimhouding aan de raad aangeboden. Willen de stukken geheim kunnen blijven, dan dient de raad de geheimhouding in zijn eerstvolgende vergadering te bekrachtigen. Daartoe dient dit voorstel.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: De geheimhouding op de stukken behorend bij agendapunt "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders" uit de voorronde van 18-01-2021 te bekrachtigen.

Bijlagen
Klik of tik om tekst in te voeren.

Onderwerp
Bekrachtiging geheimhouding "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders"

RV-nummer: 2022/10
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit
de geheimhouding op de stukken behorend bij agendapunt "Huisvesting spoedzoekers en vergunninghouders" uit de voorronde van 18-01-2021 te bekrachtigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8-2-2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Vragen PvdA aan het college voor het vragenhalfuurtje tijdens de raad van dinsdagavond 8 februari aanstaande

Geacht college,

In het Noord-Hollands Dagblad van maandag 25 januari werd bericht dat voor de door uw college voorgestelde locatie voor vijf tiny houses zich inmiddels tien geïnteresseerden hebben gemeld.

In het krantenartikel wordt gemeld dat het grondoppervlak van een 'tiny houses' maximaal veertig vierkante meters groot mogen worden.

- Wat is het beoogde totale oppervlak, inclusief toegangswegen?
- Welk gedeelte van de Groene Wig wordt als locatie voor genoemde 'tiny houses' aangewezen?

De Groene Wig is officieel aangemerkt als een park met fraaie zichtlijnen naar de Zaan. Door de keuze van de plaatsing van deze 'tiny houses' wordt dit park in tweeën gesplitst.

- Wat betekent deze locatiekeuze voor de natuurwaarden en de schoonheid van dit park?

De directe nabijheid van een drukke verkeersader en productiebedrijven die veel lawaai en uitstoot van schadelijke stoffen genereren.

- Op welke wijze heeft u de directe aanwezigheid van verkeer en fabrieken meegewogen in uw besluitvorming?

Tenslotte nog een vraag over de formele besluitvorming die nodig is om de realisatie in gang te zetten.

- Kunt u iets zeggen over de planning en het proces van de besluitvorming?

Verslag van de openbare vergadering van de gemeenteraad van Wormerland, gehouden op 21 december 2021 digitaal, aanvang 20.00 uur

AANWEZIG

de leden:	de heer F.C. Stoop (GroenLinks), mevrouw K. Schoonheim-Bakker (GroenLinks), de heer R. Doorn (GroenLinks), mevrouw P.J.M. Fens (GroenLinks), de heer C.J. Kindt (PvdA), mevrouw M. Klootwijk (PvdA), mevrouw M. Holdener-van de Geer (CDA), de heer A. Stol (CDA), de heer H.A. Kramer (D66), de heer C.J.M. Doorenbos (VVD), de heer F.C. Sanders (VVD), de heer R.F.T. van Wanrooij (VVD)
wethouders:	de heer R.J.G. Berkhout, de heer H.P.J. Halewijn, de heer J.M. Schalkwijk, de heer K. van Waaijen
de voorzitter:	mevrouw A.J. Michel-de Jong
de griffier:	mevrouw N. Kooij-de Vries
afwezig:	de heer M. Haalboom (POV/VLW), de heer R.P. Hendriks (POV/VLW), de heer K.IJ. Luttik (POV/VLW), mevrouw A. Smit-de Ridder (POV/VLW), mevrouw C. Ton-Betjes (POV/VLW)
verslaglegging:	mevrouw C. Wilms (DemiSec)

AGENDA

1. Opening
2. Vaststellen agenda
3. Mededelingen
4. Spreekrecht publiek
5. Bekrachtiging geheimhouding
6. Benoemingen
7. Vragenhalfuurtje

7a. Mondelinge vraag de heer Sanders (VVD), inzake RB, Dorpsstraat 371, De Doopsgezinde kerk (Wormer)

8. Debatpunten
9. Vaststelling woordelijk verslag

9a. Vaststelling woordelijk verslag Begrotingsraad 2 november 2021

9b. Vaststelling woordelijk verslag van 23 november 2021

10. Vaststellen gewijzigd bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242 te Wormer
11. Een aanvullend krediet van € 310.623,00 beschikbaar stellen vanuit de Algemene Reserve ten behoeve van project vernieuwing Zaanbrug
12. Vaststellen bestuurlijke agenda Planning & Controlcyclus 2022
13. Instemmen met wijzigingen Meerjarenbegroting 2022-2025 naar aanleiding van septembercirculaire
14. Vaststellen tarievennota
15. Vaststellen Verordening Jeugdhulp
16. Vaststellen herziene Verordening begraafplaatsen
17. Kennisnemen van initiatiefvoorstel: Nota Verbonden partijen en de werkgroep op te dragen een pilot te starten
18. Uitkomsten gesprekken in de regio (t.b.v. participatietraject Bestuurlijke Toekomst), keuze scenario's

18a. Amendement CDA – Bestuurlijke toekomst raadplegen inwoners

19. Motie vreemd: GroenLinks, PvdA, CDA over Behoud skatebaan op evenemententerrein
20. Motie vreemd VVD Zaanoeverontwikkeling
21. Sluiting

1. Opening

De voorzitter: Goedenavond, allemaal en hartelijk welkom bij deze digitale raadsvergadering van de gemeenteraad van de gemeente Wormerland. Ik verzoek u om uw camera aan te zetten, zodat wij kunnen beginnen met een presentielijst om te zien of iedereen er is. Als ik uw naam heb genoemd, dan verzoek ik u om even aan te geven dat u er bent. De heer Doorn.

De heer Doorn: Goedenavond, allemaal. De heer Doorn is aanwezig. Hij hoopt ook goed verstaanbaar.

De voorzitter: U bent verstaanbaar. Mevrouw Fens.

Mevrouw Fens: Aanwezig.

De voorzitter: Mevrouw Schoonheim.

Mevrouw Schoonheim: Aanwezig.

De voorzitter: De heer Stoop.

De heer Stoop: Aanwezig.

De voorzitter: Even kijken. Ik krijg de tip dat de heer Doorn zich moet laten zien, maar hij is bij mij goed in beeld. Bij u ook? Ja, hé? Oké. De heer Kindt.

De heer Kindt: Aanwezig. Goedenavond.

De voorzitter: Goedenavond. Mevrouw Klootwijk.

Mevrouw Klootwijk: Aanwezig.

De voorzitter: De heer Stol.

De heer Stol: Aanwezig, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Holdener.

Mevrouw Holdener: Aanwezig.

De voorzitter: Dank u wel en fijn dat u er bent. Mevrouw Kramer. Eh… mijnheer Kramer moet ik zeggen.

De heer Kramer: Stomverbaasd. Ja, ik ben aanwezig, voorzitter.

De voorzitter: Ja, dan staat u even met een mond vol tanden, na zo een opmerking. Goed.

De heer Kramer: Echt wel.

De voorzitter: De heer Van Wanrooij, bent u aanwezig?

De heer Van Wanrooij: Aanwezig.

De voorzitter: De heer Doorenbos. De heer Doorenbos, kunt u even melden dat u er bent? U heeft uw geluid, denk ik, nog uitstaan.

De heer Doorenbos: Proberen wij het opnieuw op deze manier. Aanwezig, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter: Geweldig, dank u wel. En de heer Sanders. Ik heb u nog niet gehoord, mijnheer Sanders. Ik heb u wel net gezien. Kijk, daar komt mijnheer Sanders nog een keertje binnen. We gaan nog heel even kijken… Ja.

De heer Sanders: Doet hij het nu? Aanwezig.

De voorzitter: Ja, hij doet het. Dank u wel. Fijn dat u er bent.

De heer Sanders: Hij ging niet meer uit en niet meer aan.

De voorzitter: En dat betekent dat u met… Nou, heel goed. Als u niet aan het woord bent, mag u de microfoon weer uitzetten. Dat betekent dat wij vanavond met twaalf raadsleden aanwezig zijn, want wij hebben een afbericht gehad van de fractie van de POV/VLW. Ook een hartelijk welkom aan de leden van het college en natuurlijk aan het publiek thuis. We gaan er een mooie en interessante vergadering van maken. Ik ga met u naar agendapunt 2. Dat is het vaststellen van de agenda.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter: Wij hebben twee moties vreemd aan de orde van de dag aangekondigd gekregen. Dat is een motie van GroenLinks, D66 en de PvdA over de skatebaan en een motie over de Zaanoever van de VVD. En we hebben straks bij het onderwerp Bestuurlijke Toekomst een amendement van het CDA gezien. Dat zijn in ieder geval de raadsinstrumenten die bij mij bekend zijn. Heeft u daar nog aanvullingen op? Ja, de heer Kramer. Gaat uw gang.

De heer Kramer: Voorzitter, bij punt 18 Bestuurlijke Toekomst, ik heb het ook al even overlegd met een collega van mij, willen wij graag de drie verschillende beslispunten apart in stemming brengen.

De voorzitter: Oké, dan gaan we dat doen. Help mij nog even herinneren als ik het dreig te vergeten straks. Maar ik schrijf het op en…

De heer Kramer: Ik houd u vanavond scherp in de gaten, zult u wel begrijpen.

De voorzitter: Ja, dat dacht ik al.

De heer Kramer: Want u noemde ook al een motie waarin wij zouden participeren en dat is ook, volgens mij, niet zo.

De voorzitter: O. Nou, dat heb ik hier wel aangeleverd gekregen, maar dat volgt. Zo meteen, als we de motie gaan behandelen, dan neemt u ons daar vast verder in mee. Verder voor de agenda is tijdens de voorronde van 14 december 2021 nog gebleken dat u van mening bent dat het vaststellen van het gewijzigde bestemmingsplan voor de Zandweg 232-242 nog niet rijp is voor de besluitvorming. Ik verzoek u dan ook om in te stemmen met het voorstel om

dat van de agenda te halen. Kunt u daarmee instemmen? Ik zie allemaal knikkende gezichten. Dan hebben wij daarmee de agenda vastgesteld.

3. Mededelingen

De voorzitter: Er zijn van mijn kant in ieder geval geen mededelingen. Zijn er van uw kant nog mededelingen? Nee.

4. Spreekrecht publiek

De voorzitter: Hier wordt geen gebruik van gemaakt.

5. Bekrachtiging geheimhouding

De voorzitter: Er zijn ook geen besluiten die wij vanavond moeten bekrachtigen voor wat betreft geheimhouding.

6. Benoemingen

De voorzitter: Ook zijn er geen benoemingen.

7. Vragenhalfuurtje

De voorzitter: Maar we hebben wel een vraag in het vragenhalfuurtje deze keer. Dat is een vraag van de heer Sanders. De heer Sanders heeft daarbij ook een korte presentatie voor ogen.

7a. Mondelinge vraag de heer Sanders (VVD), inzake RB, Dorpsstraat 371, de Doopsgezinde kerk (Wormer)

De voorzitter: Mijnheer Sanders, wilt u eerst uw vraag toelichten en dan het filmpje of eerst even het filmpje? Wat heeft uw voorkeur?

De heer Sanders: Ik denk dat ik het even toelicht en dat wij dan de fotocollage doen.

De voorzitter: Prima. Dan is het woord aan u, voor uw vraag.

De heer Sanders: Dank u wel, portefeuillehouder en voorzitter. Mijn vraag borduurt natuurlijk voort op de vragen die ook eerder schriftelijk zijn gesteld. Ik zal het even voorlezen. Iedereen heeft het ook gekregen, als het goed is.
Afgelopen donderdag kregen wij, als raad, uw raadsbericht over Dorpsstraat 371, onze Doopsgezinde kerk in Wormer. Ben ik goed te verstaan, overigens?

De voorzitter: Bij mij wel.

De heer Sanders: Oké, dan zal dat goed gaan. Dat dat een gemeentelijk monument is, met uw voornemen om de omgevingsvergunning te verlenen voor scheiding van het gebouw en het interieur. Het interieur wordt, volgens de vergunningaanvraag, opgeslagen voor het plan om de Doopsgezinde kerk op de Zaanse Schans te bouwen en het gebouw komt beschikbaar om woning te worden, zodat dit kenmerkende pand in het midden van onze Dorpsstraat behouden blijft. Nou, dat klinkt allemaal nog heel logisch. We kregen dit raadsbericht zo te lezen, mede omdat ik op 18 november 2020 een vraag heb gesteld of een kerkgebouw zonder interieur nog wel een kerkgebouw is. Het antwoord was dat het interieur niet op de gemeentelijke monumentenlijst staat, alleen het exterieur. Ik heb overigens onze monumentenlijst opgevraagd met daarop rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten.

Voor geen een wordt onderscheid… zo een lijst heeft kolommen en geen enkele kolom, voor geen een wordt onderscheid gemaakt tussen exterieur en interieur. Wel wordt voor een enkel monument een dakkapel van latere datum of iets dergelijks, uitgesloten. Ik kan mij niet voorstellen dat bijvoorbeeld de smuiger in onze oude burgemeesterswoning aan de Dorpsstraat of het juk van onze monumentale stolpboerderijen buiten onze monumentale bescherming vallen. Maar ook daar staat in de kolom niet iets specifiek over het interieur. Daarom stel ik deze vraag. Nu lees ik dat ons ambtelijk bouwplanoverleg zich erover heeft gebogen en positief heeft geadviseerd over de woonbestemming voor het kerkgebouw en dat ons college van zins is dat advies te volgen. Graag respecteer ik ieders betrokkenheid. Ik kan de uitspraak ook volgen, als je ervan uitgaat dat het interieur geen monumentale status heeft. Als een betrokkene bij onze gemeente zie ik echter ook de mogelijke keerzijde. Een kerkgebouw dat na de verbouwing tot woning er toch echt niet meer als kerkgebouw uitziet. Ramen toegevoegd, omdat de kerkramen te hoog zitten en de bomen aan de voorzijde vervangen door een tuin, waardoor het idee van een schuilkerk verdwenen raakt en het interieur dat over tien, twintig jaar uit de opslag wordt afgevoerd, omdat we de benodigde anderhalf tot twee miljoen voor nieuwbouw op de Zaanse Schans niet bij elkaar werd gekregen. Dan zijn wij een 250 jaar oud interieur en een 150 jaar oude kerk kwijt. Even tussendoor, intermezzo, de panden langs de Zaan, waar wij zo trots op zijn, zijn, in vergelijking, 110 jaar oud. Daarom is mijn vraag, omdat je een monument maar één keer kan kwijtraken, is het college bereid een second opinion te vragen bij hier in de streek erkende instellingen, zoals de Vereniging Zaans Erfgoed of Vereniging Hendrick de Keyser ter heroverweging, voordat tot besluitvorming wordt overgegaan. Ik zeg er nog maar even bij, dan zou je ook die uitgangspunten, "Is opslag te garanderen voor vele jaren?" en "Hoe zit dat dan met mogelijke verbouw?", nog eens even een check kunnen geven. Misschien komen er nieuwe gedachten boven tafel. Dat is mijn vraag, voorzitter. Dan kunnen we nu misschien even het filmpje zien, want ja, als ik dat op zijn Freds mag zeggen, ik heb ooit wel eens een keer een lambrisering van een muur gesloopt in een oud huis, nou, je hield niets van de muur over. dat zou aan mijn onkunde kunnen liggen, maar ook niets van de lambrisering. Kijk eens, vooral ook op de foto's, hoe nagelvast dat interieur aan de kerk vastzit. Ook de banken zitten vast aan de vloer. Het zijn geen losse stoelen. Ik hoop dat de griffie die foto's even kan laten zien, want die heb ik van tevoren toegestuurd en overleg gevoerd.

De voorzitter: Ja, daar is wel op gerekend en geoefend.

De heer Sanders: Nou, kijk dan.

De voorzitter: We gaan nu even kijken of dat ook tot de…

De heer Sanders: Waar een kleine gemeente niet toe in staat is.

De voorzitter: Even een momentje geduld, alstublieft, dan… Kijk. Wilt u zelf de foto's toelichten, mijnheer Sanders?

De heer Sanders: Hier zie je dat de kerk heel duidelijk inverdan ligt, heel anders dan de naastliggende panden, omdat het een schuilkerk is. Aan de straat zie je dus ook geen kerkramen. Die zijn aan de zij- en achterkant. En er staan bomen voor, zodat de kerk eigenlijk amper zichtbaar is. Ja, het mag verder hoor.
Nou ja, hier zie je een impressie van de kerk. Je ziet de lambrisering aan de zijkant, de vaste banken, de kansel, de preekstoel. Allemaal nagelvast. Het is een heel klein intiem kerkje voor dertig, veertig kerkgangers. Eigenlijk weten heel weinig mensen in het dorp überhaupt dat wij een Doopsgezinde Vermaning in de gemeente hebben, maar dat komt omdat het een schuilkerk is. Eigenlijk zie je hem niet. Ja, volgende.
Nou, je ziet dat het interieur van 250 jaar oud er prima uitziet. Het orgel is een jaar of dertig geleden gerestaureerd. Een heel miniorgel. Dit soort orgels zie je normaal alleen nog maar op kermissen en op de markt in Wormerveer op woensdag, als draaiorgel. Ja, ga door.

Ja, zomaar wat impressies. Een typische Noord-Hollandse kerk. Daar kijk je de consistorie in, waar het kerkbestuur en de dominee de koffiedrinken in de pauze. Hoe zeg je dat? Dat is later aangebouwd. Dat is van jongere datum. Daarmee is het afgelopen. Dan kun je zien dat aan de zijkanten, vrij hoog, kerkramen zitten.

De voorzitter: Oké. Ik kijk nog even of we al bij de laatste foto zijn.

De heer Sanders: Ja, ik dacht het al, maar dit zijn de kerkramen aan de zijkant.

De voorzitter: Ja, dit is de laatste. Ja.

De heer Sanders: Ja. Dank u wel, voor uw tijd.

De voorzitter: Heel goed. Ja, en dank u voor uw grote betrokkenheid bij dit onderwerp en dit prachtige pand in onze gemeente. Ik ga even mijn pet als portefeuillehouder opzetten. Ik ga proberen om uw vraag te beantwoorden. Dan begin ik even met de monumentenstatus. Er is kennelijk wat onduidelijkheid ontstaan over die monumentenstatus. Misschien ook wel naar aanleiding van het laatste antwoord, dat heb ik even niet scherp, maar er bestaat geen twijfel over dat het interieur inderdaad ook monumentale status heeft. Dat staat ook beschreven in de redengevende omschrijving. Dat is ook een van de bijlagen die bij het besluit van nu zit. De Doopsgezinde kerk heeft op dit moment nog maar vijf leden. Die leden zijn ook op leeftijd. Dat betekent eigenlijk, dat er op dit moment geen/onvoldoende levensvatbaarheid in de gemeenschap aanwezig is om dit prachtige pand ook goed te behouden. Dat betekent dat men op zoek is naar oplossingen. Daarover zijn wij al langere tijd met elkaar in overleg. In eerste instantie was het zelfs de vraag of er ook sprake mocht zijn van sloop. Nou, daar kan natuurlijk geen sprake van zijn, ook gezien de monumentale status. Maar uiteindelijk is er een oplossing gevonden in de vorm van het splitsen van het interieur en het exterieur. Met die oplossing is het mogelijk om het pand te behouden en het interieur te behouden. Het plan is om het interieur onder te brengen in een nieuw te bouwen kerk op de Zaanse Schans – de heer Sanders heeft gelijk, dat is een plan dat nog niet rond is, maar waarvan wij wel de inschatting maken dat dat kansrijk is en dat zal zeker geen tientallen jaren duren – anderszins, de kerk om te bouwen naar een woning of in ieder geval een woonbestemming te geven. De heer Sanders maakt zich ook wat zorgen of de kerk, bij die transformatie, qua karakter nog wel voldoende behouden blijft. Die zorg wil ik graag wegnemen, want het is onze bedoeling en daar zal de Monumenten- en Welzijnscommissie ook op toetsen, dat de karakteristieke eigenschappen van de kerk, dus ook de plek van de ramen, alles wat het een kerk maakt, dat dat ook in stand gehouden blijft. Ook op het moment dat daar gekeken wordt naar woningen. In de adviescommissie Welstand en Monumenten zitten overigens twee gespecialiseerde leden die helemaal thuis zijn in de monumenten. Die ook heel betrokken een advies hebben uitgebracht en natuurlijk vooraf ook een bezoek hebben gebracht aan de kerk. Alle wijzigingen die straks bij de transformatie zullen plaatsvinden aan deze kerk zullen ook worden voorgelegd aan de Monumenten- en Welstandscommissie. Er gebeurt niets zonder dat daar ook een advies bij is gelegd en dat ook voldoet aan de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt. Zoals ik net al zei, wijzigingen aan het exterieur zullen dus zeer beperkt blijven. Onze conclusie is dan ook dat deze splitsing een hele goede oplossing is om twee karakteristieke onderdelen, monumentale onderdelen, te behouden. Op deze manier kunnen we én het interieur behouden, dat als wij op dezelfde voet door zouden gaan niet kan én ook het exterieur, omdat wij daarmee de monumentale waarden behouden, maar er toch een getransformeerde bestemming aan geven in onze gemeente. Wij hebben, als college, hier ook een besluit over genomen. Wij zien eigenlijk geen aanleiding om daarop terug te komen, mede omdat wij ook gewoon heel veel vertrouwen hebben in onze experts in onze eigen Monumenten- en Adviescommissie. Dat betekent, in antwoord op uw vraag, dat wij van mening zijn dat een second opinion hier niet van meerwaarde hoeft te zijn en dat wij denken dat wij hier een zorgvuldig besluit hebben genomen, dat niets afdoet aan de enorme betrokkenheid en de waardering die wij ook zien in uw vraag. Ook in de voorafgaande

periode bent u daar al heel intensief bij betrokken geweest. Daar willen wij u voor danken. Ik nodig u graag uit om het proces de komende periode te blijven volgen, om met eigen ogen te constateren dat wij hier een mooie parel aan ons lint behouden.
Ik geef u nog de gelegenheid om daar, ik ga weer in mijn voorzittersrol, dus ik geef u de gelegenheid om daar nog een keer op te reageren.

De heer Sanders: Nou ja, dat wil ik natuurlijk best doen. Misschien twee reacties, dat waren dezelfde, dus ik begin met de complimenten, dan luisteren ze daarna beter. Natuurlijk zei ik in mijn vraagstelling al, dat daar vast goed over is nagedacht. Het is meer mijn zorg, dat dat mooie plan dan ook in de tijd ook goed tot realisatie komt. En het is diezelfde Monumentencommissie, want daar sloeg ik op aan een jaar geleden, die in haar jaarverslag zei dat het interieur niet beschermd was. Dat stond in het jaarverslag van de Monumentencommissie. Daarom ben ik vragen gaan stellen. Ik ben blij dat zij zo deskundig zijn, maar dat is dan toch wel een spijtig missertje om dat in je jaarverslag dan zo zwart-op-wit te zeggen, terwijl ik van u hoor en dat doet mij deugt, dat dat niet zo is. Ik kon mij daar ook niets bij voorstellen. Ik heb toen ook gevraagd of dat waar was. U was net drie weken, geloof ik, in ambt, dus ik neem u echt niet kwalijk dat u toen keurig het antwoord heeft herhaald van wat er in dat jaarverslag staat, maar ik ben blij nu te horen dat het interieur en het exterieur beide een monumentale status hebben. Ja, laten we zo zeggen, een gewaarschuwd mens telt voor twee. Ik vraag natuurlijk verkapt om een second opinion, omdat ik denk, dan kunnen al die uitgangspunten nog eens een keer worden gecontroleerd. Ik vind het jammer dat het college, dat u, als portefeuillehouder, daar niet op ingaat, want ik denk dat wij met Zaans Erfgoed een hele goede instantie in onze streek hebben die nog eens kan kijken of de uitgangspunten goed zijn. Hoe beter je het checkt, hoe meer we over tien jaar tevreden kunnen zijn dat dat plan dan ook is gerealiseerd. Ik heb een onderbuikgevoel van argwaan of dat allemaal wel zo goed gebeurt, anders had ik de vraag niet gesteld. Sorry, daarvoor. Misschien dat met een kettingbeding of iets dergelijks in ieder geval bij de verkoop geregeld kan gaan worden, dat de monumentale uitstraling van het huidige pand gehandhaafd blijft. Dat er misschien toch nog eens even goed gekeken kan worden hoe dit mooie plan dan ook de puntjes op de i krijgt en een fundament. Want zo een interieur heeft de 350 jaar overleefd en er zullen ook perioden zijn geweest dat het kerkbestuur wat was gekrompen. Ik zou graag het monument behouden voor onze gemeenschap. Misschien dat andere raadsleden nog opmerkingen hebben, maar ik niet. Het is uw taak om deze besluiten te nemen. Ja, u zult dan ooit zelf het resultaat lezen. Ik heb wat argwaan. Gezonde argwaan. Noord-Hollands, dus niet naar iemand of iets toe.

De voorzitter: Ja, oké. Nou ja, dat is ook uw rol, als raadslid, om als een detective af en toe ook te volgen wat er gebeurt. Als ik u zo hoor, dan denk ik dat uw zorg wat meer ook in de uitvoering van de plannen straks zit, wordt ook waargemaakt wat de bedoeling is, en wat minder in het besluit an sich misschien. Ik zou u nogmaals uit willen nodigen om dat ook te blijven volgen. Overigens is de Vereniging Zaans Erfgoed op dit moment ook betrokken bij de plannen. Misschien dat u dat nog wat meer geruststelt. Ik zou dan graag ook nog even de andere raadsleden de gelegenheid willen geven, wie dat wil of wenst, om hier nog op te reageren. Is daar nog behoefte aan? Dat is niet het geval. Dan beschouw ik dit vragenhalfuurtje als afgerond.

8. Debatpunten

De voorzitter: Dan constateer ik dat bij agendapunt 8 geen debatpunten zijn aangedragen.

9. Vaststelling woordelijk verslag

De voorzitter: Dan gaan we even naar de vaststelling van twee woordelijke verslagen.

9.a Vaststellen woordelijk verslag Begrotingsraad 2 november 2021

De voorzitter: Dan begin ik even met het woordelijk verslag van de Begrotingsraad van 2 november 2021. Kunnen wij dit zo vaststellen? Dat is het geval.

9b. Vaststelling woordelijk verslag van 23 november 2021

De voorzitter: 23 november zijn wij ook nog bij elkaar geweest. Kunnen wij dit verslag… Nee, dat kunnen wij niet. Mevrouw Schoonheim heeft daar een opmerking bij. Gaat uw gang.

Mevrouw Schoonheim: Dank u wel, voorzitter. Ik zag in dit verslag, op pagina 6, bij regel 7 en 8 een gearceerde tekst van mij, dus ik denk dat wat ik heb gezegd daar ook niet goed verstaanbaar was. Maar er staat nu 'tijdens de fractie' en dit moet zijn 'tijdens de voorronde'.

De voorzitter: Oké, dan gaan wij dat aanpassen. Dank u wel voor uw correctie. Nog andere opmerkingen? Nee. Ik kijk even naar onze griffier of zij zo snel de passage heeft kunnen vinden. 'In de fractie' moet zijn 'in de voorronde'. 'Tijdens de voorronde'. Oké, we gaan het aanpassen. Dan gaan we dit verslag vaststellen. Dank u wel.

10. Vaststellen gewijzigd bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242 te Wormer

De voorzitter: Bij agendapunt 10 zijn wij dan alweer aangekomen, maar dat schiet lekker op, want die is vervallen. Daar heeft u mee ingestemd bij het vaststellen van de agenda.

11. Een aanvullend krediet van € 310.623,00 beschikbaar stellen vanuit de Algemene Reserve ten behoeve van project vernieuwing Zaanbrug

De voorzitter: Dit onderwerp is ook in de voorronde aan de orde geweest. Daar heeft de voorronde positief over geadviseerd. Dat betekent dat wij nu de besluitvorming ingaan, maar ik ga dus eerst even van u vragen of er nog stemverklaringen zijn. Heeft iemand een stemverklaring? Nee. Is er behoefte aan stemming? Dat is niet het geval. Dan is dit punt unaniem vastgesteld.

12. Vaststellen bestuurlijke agenda Planning & Controlcyclus 2022

De voorzitter: Dit is direct op de raadsagenda geplaatst. Zijn hier nog stemverklaringen bij? Is stemming gewenst? Dan stellen wij dit ook zo vast. Dank u wel.

13. Instemmen met wijzigingen Meerjarenbegroting 2022-2025 naar aanleiding van septembercirculaire

De voorzitter: Is er iemand die hier een stemverklaring bij wenst af te leggen? Iemand die stemming wenst? Ja. De heer Stol.

De heer Stol: Dank u wel. Even toch een korte stemverklaring. 2021 was op financieel gebied een rollercoaster. Met tevredenheid stellen wij vast dat wij het jaar 2021 toch nog kunnen afronden met, voor de komende jaren, uitstekende begrotingssaldi. Dat stemt ons tot tevredenheid. Wij stemmen uiteraard in met dit voorstel.

De voorzitter: Ik denk dat zowel in de raad, als in het college iedereen het daar van harte mee eens kan zijn. Het is altijd fijn als het financiële perspectief er goed uitziet. Wenst u nog stemming over dit punt? Nee. Dan gaan we dit vaststellen. Dat is, bij dezen, gebeurd.

14. Vaststellen tarievennota

De voorzitter: Het onderwerp is besproken in de voorronde. Toen is er ook wat discussie ontstaan over de kwijtscheldingsverordening. Behoudens de kwijtscheldingsverordening zijn alle leden van de voorronde positief over het voorstel geweest. Inmiddels is de kwijtscheldingsverordening aangepast en is een nieuwe versie verspreid, dus daar vestig ik bij u nog even de aandacht op. Dan kom ik bij de stemverklaringen. Zijn die er misschien? De heer Kindt, gaat uw gang. En daarna de heer Kramer.

De heer Kindt: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, we hebben de kwijtscheldingsnotitie opnieuw nagezien. Die sluit nu goed aan bij de andere verordeningen in de tarievennota, dus dat is heel goed. Dat schept duidelijkheid en het geheel sluit bij elkaar aan. Wel hebben wij, als PvdA-fractie, toch grote moeite, met en wij betreuren het ook zeer, dat er nu inbreuk wordt gemaakt op het kwijtscheldingsbeleid dat wij hebben voor de minima voor de afvalstoffenheffing. Wij vinden het een groot goed dat mensen met heel weinig inkomen worden vrijgesteld van lokale lasten. Natuurlijk is afvalscheiding heel goed, maar vinden wij dat het principe dat deze mensen heel weinig geld hebben en het dus enorm moeilijk is om de eindjes aan elkaar te knopen, dat wij daar omwille van afvalstoffenheffing, omdat wij daar, als raad, zo enthousiast over zijn, inbreuk op mogen maken? Daarbij ook opgemerkt dat uit onderzoek in Rotterdam naar voren kwam, dat mensen met een minimuminkomen heel goed scheiden, naar de motivatie van deze onderzoekers, omdat minima een andere waardering hebben voor vrije tijd. Eigenlijk een beetje aanmatigend naar mijn persoonlijke mening. Maar dat betekent, dat mensen die afval niet goed scheiden en een minimum inkomen hebben, dat dat heel vaak mensen zijn met bijvoorbeeld… Dat kunnen mensen zijn met psychische problemen of andere zaken, waardoor zij hun zaakjes niet op orde hebben. Eigenlijk maken wij de problematiek in praktische zin daarmee dus alleen maar groter. Voor het symbool is het heel mooi, afvalscheiding is heel belangrijk, maar in praktische zin maken wij de uitvoering in Wormerland toch weer wat moeilijker. Daar hebben wij bezwaar tegen. Daarom maken wij deze stemverklaring, dat wij instemmen met de tarievennota, maar bij deze kwijtscheldingsnotitie worden geacht tegen te hebben gestemd. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, voor deze stemverklaring. De heer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het enige waar ik eigenlijk even mijn stemverklaring over wil geven is… wij kunnen nu leven met de nieuwe kwijtscheldingsregels. Ik wil mijnheer Kindt bedanken voor zijn scherpe blik, want het was mij eerlijk gezegd niet opgevallen en dat had misschien ook wel gemoeten.

De voorzitter: Oké, ik zie dat de heer Kindt blij is met uw opmerking. Andere stemverklaringen? Nee? Ik krijg hier nog tips van de griffie doorgespeeld. Zijn er nog andere stemverklaringen? Nee, dan gaan wij over tot de stemming. Is stemming gewenst? Nee, dan gaan we deze ook vaststellen. Dank u wel, voor uw unanieme steun, waarbij de stemverklaring van de heer Kindt in acht is genomen.

15. Vaststellen Verordening Jeugdhulp

De voorzitter: Ook dit onderwerp is in de voorronde aan de orde geweest. Het advies van de leden van de voorronde aan de raad is positief geweest, vanuit GroenLinks, de VVD, het CDA en D66. Ik heb begrepen dat de PvdA nog nader overleg zou voeren, ook met wethouder Halewijn, en dat de PvdA daarna eventueel nog uitsluitsel zou geven over haar advies aan de raad. Mevrouw Klootwijk steekt haar hand al op. Het woord is aan u voor een stemverklaring. Gaat uw gang.

Mevrouw Klootwijk: Dank u wel, voorzitter. Als eerste wil ik de portefeuillehouder bedanken voor zijn beantwoording. Wij zijn het over een aantal puntjes nog niet helemaal eens. Daarop gaan wij graag op een ander moment nog wat dieper in met de portefeuillehouder om daar wat meer duidelijkheid over te krijgen. Wij merken dat er een verschil van mening is over

cliëntenparticipatie. Wij hebben begrepen dat dat gezien wordt als een driemaandelijkse evaluatie. De PvdA ziet graag dat dat een dialoog gaat worden tussen de gemeente en de cliënten, zodat beide partijen hun ideeën ter sprake kunnen brengen en kunnen bespreken. Graag zetten wij deze dialoog voort in de klankbordgroep of daarbuiten met de wethouder of de ambtenaar. Voor de rest zijn wij tevreden over de verordening Jeugdhulp. Alleen zouden wij graag op die puntjes nog wat dieper in willen gaan. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dat wordt vast een mooie dialoog in de klankbordgroep of daarbuiten. Dat wachten wij dan even af, wat daar verder uitkomt. Zijn er verder nog andere stemverklaringen bij dit punt? Ja, mevrouw Schoonheim. Gaat uw gang.

Mevrouw Schoonheim: Dank u wel. Ja, er is de afgelopen jaren heel hard gewerkt om onze jeugdhulp op diverse fronten te verbeteren en om meer grip te krijgen op de financiën. Dit zie je ook terug in de balans die wordt gezocht in deze verordening tussen het leveren van passende zorg enerzijds en het controleren van de kosten anderzijds. GroenLinks is positief over de handvatten en de kaders die de verordening biedt en wij zullen dan ook voor het raadsvoorstel stemmen.

De voorzitter: Dank u wel. Andere stemverklaringen? Die zijn er niet. Is er nog stemming gewenst? Nee, dan gaan wij deze ook zo vaststellen. Hartelijk dank, voor uw unanieme steun.

16. Vaststellen herziene Verordening begraafplaatsen

De voorzitter: Zijn hier nog stemverklaringen bij? Wenst u nog een stemming? Nee, dan gaan we dit unaniem vaststellen. Dank u wel.

17. Kennisnemen van initiatiefvoorstel: Nota Verbonden partijen en de werkgroep op te dragen een pilot te starten

De voorzitter: Dit onderwerp is maar liefst twee keer in de voorronde aan de orde geweest. De laatste keer hebben de leden van de voorronde positief geadviseerd over dit voorstel. Ook het college heeft een reactie gegeven op de aangepaste punten en heeft daarin positief geadviseerd. Ik ben zelf ontzettend blij dat wij hierin hele mooie stappen voorwaarts hebben gezet. Ik wil nog een keertje namens mijzelf, maar ook namens het college, mevrouw Fens met haar werkgroep heel hartelijk bedanken voor al haar inspanningen. Dan kom ik bij u. Heeft u stemverklaringen bij dit onderwerp? Mijnheer Doorenbos.

De heer Doorenbos: Jazeker, mevrouw de voorzitter. Als eerste wil ik mede namens onze fractie graag aansluiten bij het compliment wat u maakte aan de commissie Verbonden partijen. Zij hebben enorm veel werk gedaan en verricht. Daarvoor nogmaals dank, maar gelijkertijd, mevrouw de voorzitter, een en ander geeft ons toch een beetje ongelukkig gevoel. Dat ongelukkige gevoel vindt mede zijn grondslag in het feit dat ik beroepshalve behoorlijk vaak met het ondernemingsrecht van doen heb en dat in ieder geval op grond daarvan onze fractie een aantal punten ziet waarmee zij terughoudendheid wenst te betrachten. Als wij de stukken zo lezen, dan is de kans aanwezig, tenminste wij lezen er ook in dat de commissie zich op een gegeven moment direct of indirect kan gaan bemoeien met het beleid in plaats van namens ons toezicht te houden en ons te informeren. En, mevrouw de voorzitter, op het moment dat wij ons al dan niet direct of indirect gaan bemoeien met het beleid ontstaat er sowieso bestuurdersaansprakelijkheid en verantwoordelijkheid. Dat moet je in dit geval, zo zondermeer, niet willen. Daarom ook… de VVD-fractie zal instemmen met de nota Verbonden partijen, alleen maken wij daarbij nadrukkelijk de opmerking dat wanneer uit de pilot naar voren komt dat de raad op de stoel van het college gaat zitten, wij helaas gedwongen zijn om onze steun in te trekken. Dus, tegenover deze achtergrond, wij zijn positief in de kern, positief ten aanzien van het werk van de commissie, maar terughoudend

en we hebben reserves met betrekking tot de feitelijke uitwerking in de praktijk. Met daarbij deze opmerking kunnen wij vervolgens, vooralsnog in ieder geval, instemmen met het resultaat van de commissie Verbonden partijen. Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Klootwijk, ook een stemverklaring namens de PvdA. Gaat uw gang.

Mevrouw Klootwijk: Ik houd het heel kort. Ook wij willen de commissie en de voorzitter complimenteren met de werkzaamheden. Ook wij zullen akkoord gaan met het voorgestelde plan.

De voorzitter: Geweldig. Dank u wel. Anderen? Nee. Goed. Is er nog behoefte aan stemming? Nee, dan gaan wij er een klap op geven. Bij dezen, unaniem vastgesteld. Heel mooi nieuws. Goed.

18. Uitkomsten gesprekken in de regio (t.b.v. participatietraject Bestuurlijke Toekomst), keuzescenario's
18.a Amendement CDA – Bestuurlijke toekomst raadplegen inwoners

De voorzitter: Dan komen we bij het bespreekstuk. Dat is agendapunt 18. Het voorstel betreft de uitkomst van de gesprekken in de regio ten behoeve van het participatietraject Bestuurlijke Toekomst en de keuzes van de scenario's die u voor wenst te leggen aan de inwoners van Wormerland. Dit voorstel is gisteravond uitgebreid besproken in de voorronde en ik zei gisteravond al, het was soms nog wel wat moeilijk om er een rode draad uit te halen, dus ik ga mij niet wagen aan een samenvatting van hetgeen gister naar voren is gebracht. Wat in ieder geval wel duidelijk is, is dat u een amendement heeft aangekondigd. Ik zeg u, maar dat is het CDA. Ik wil u voorstellen om dit amendement direct te betrekken in uw eerste termijn. Dan lijkt het mij handig als ik als eerste het woord geef aan het CDA. Dan kijk ik even wie ik daar het woord voor mag geven. Bent u dat, mijnheer Stol? Ja.

De heer Stol: Dat is correct.

De voorzitter: Gaat uw gang, voor de eerste termijn.

De heer Stol: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het komt mij voor dat ik dan eerst het amendement voorlees en daar vervolgens nog een toelichting op geef. Het amendement zelf.

AMENDEMENT
Bestuurlijke Toekomst, raadpleging inwoners

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 21 december 2021;

overwegende dat:
1. de raad op 21 september 2021 heeft besloten drie scenario's voor de toekomst van Wormerland in verdere bestuurlijke bespreking en uitwerking te brengen;
2. de raad op 21 september 2021 heeft besloten de drie scenario's in handen te geven van het college voor onderzoek en bespreking van de mogelijkheid tot realisatie daarvan met de bestuurlijke omgeving die een (mogelijke) rol speelt in die scenario's;
3. uit de daaropvolgende bestuurlijke verkenning door het college in de regio geen eenduidig beeld is ontstaan voor wat betreft het model bestuurlijke fusie;
4. het voor de standpuntbepaling van de raad van groot belang is goed inzicht te krijgen in de opinie van de inwoners als het gaat om de Bestuurlijke Toekomst van Wormerland;

wijzigt het besluit behorende bij het raadsvoorstel van 14 december 2021 als volgt:

- de regel onder beslispunt 2: *'Scenario 3: Groot-Waterland; model bestuurlijke fusie'*, wordt vervangen door: *'Model bestuurlijke fusie, waarbij een open vraagstelling wordt gehanteerd.*'"

Dan nog verder een toelichting. Uit de resultaten van de bestuurlijke verkenning blijkt dat er voor zowel de scenario's, waarbij wordt uitgegaan van een zelfstandig Wormerland, als ook voor de variant, waarbij wordt gekoerst richting een bestuurlijke fusie Groot-Waterland, weinig support is. Verder komt naar voren dat in dit proces de standpuntbepaling van Wormerland zelf veel invloed kan hebben op de verdere ontwikkelingen van de Bestuurlijke Toekomst van de verschillende gemeenten in de Zaanstreek en Waterland. Voor ons als raad, is het van groot belang om goed inzicht te krijgen op hoe onze inwoners denken over de Bestuurlijke Toekomst van Wormerland. Het is evident dat het dan gaat om de vraag kan Wormerland bestuurlijk zelfstandig blijven of lijkt op termijn een bestuurlijke fusie onvermijdelijk. En zo ja, welke kant moet het dan op? Vandaar dit amendement. Afrondend, we zijn zeer benieuwd naar de uitkomsten van de raadpleging van onze inwoners en hopen uiteraard dat de andere fracties dit amendement steunen. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Wie volgt in de eerste termijn? Dat is de heer Van Wanrooij, van de VVD. Gaat uw gang.

De heer Van Wanrooij: Dank u wel, voorzitter. Ik heb naast mijn iPad ik ook mijn laptop openstaan en daar staan op dit moment een aantal dingen op. Ik heb het amendement van 21 september 2021 van de VVD erbij gepakt die aangenomen is als amendement door het CDA, PvdA en D66. Uiteindelijk is het raadsvoorstel met algemene stemmen aangenomen. Overigens POV/VLW trouwens ook. Ik wil daar toch wel even twee dingen uit herhalen en dan kom ik tot mijn vervolg.
1. 'Een meerderheid van de huidige raad nadrukkelijk voor zelfstandigheid kiest, dus niet voor scenario 3'. Scenario 3 is de fusie. Dat is wat wij op 21 september 2021 hebben geconcludeerd.
2. Daarnaast wijzigt beslispunt 4 van het besluit bij het raadsvoorstel behoorlijk, als volgt: 'het besluit met betrekking tot de bestuurlijke en ambtelijke scenario's momenteel prematuur is en eerst de verkiezingen met onze inwoners moet worden afgewacht'. Let op! 'De besluitvorming zal pas na invulling van deze voorwaarden en na de komende gemeenteraadsverkiezingen worden genomen'. Ik denk dat het wel heel erg belangrijk is deze twee punten daarin te benoemen. Daarnaast, op basis van wat wij gisteravond hebben gezien en wat er is aangegeven lijkt het erop dat wij, als raad, voor een 'one fits all'-scenario bezig zijn. Ik kan u mededelen, welke vorm we ook kiezen, dat gaat het niet worden. Wij geloven heel sterk in het OVER-model met Oostzaan, maar dat OVER-model zal ook in een hybride omgeving makkelijk als een netwerkmodel ingezet kunnen worden met Waterland. Je zou zelfs met een DVO, een dienstverleningsovereenkomst, vanuit OVER-gemeenten ook met Zaanstad zaken kunnen doen. Dus er zijn heel veel mogelijkheden als je het 'one fits all'-scenario loslaat en dat over de hele dingen heen weegt. Daarnaast heb ik een technische opmerking. Er staan twee amendementen bij dit onderwerp in iBabs. Ik heb gepoogd te proberen of dat allebei exact dezelfde amendementen zijn. Daar wil ik graag even duidelijkheid over geven. Dan nog een verklaring over wat de heer Stol met het amendement aangeeft. Het is overigens gek dat wij op 21 september 2021 aangeven, dat de meerderheid van de huidige raad voor zelfstandigheid kiest, dus niet voor een fusie. We gaan dit wel voorleggen aan onze inwoners. Dan vind ik het ook netjes als je dit dan uitbreidt, laten wij dat heel goed stellen, dat voor de inwoners ook helder is, dat de meerderheid van de raad op 21 september 2021 ervoor heeft gekozen om daar niet voor te gaan. Ik denk dat dit, in die transparantie, ook erg duidelijk zal moeten zijn.

De voorzitter: Dat was uw bijdrage?

De heer Van Wanrooij: Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mevrouw Fens. Heeft u een eerste termijn of een interruptie?

Mevrouw Fens: Ik heb een interruptie.

De voorzitter: Ja, gaat uw gang.

Mevrouw Fens: Het is zo dat de heer Van Wanrooij refereert aan het amendement en min of meer suggereert dat daarmee door de gemeenteraad een besluit, met betrekking tot de scenario's, zou zijn genomen. Ik raad mijnheer Van Wanrooij toch aan om zijn eigen amendement er nog eens even goed op na te lezen, want het besluit heeft betrekking op dat het juist prematuur zou zijn om nu te besluiten. Dat is heel wat anders, dan eerst de verkiezing met onze inwoners af te wachten. Dus de gemeenteraad heeft helemaal nog geen besluit genomen. Ik begrijp uw standpunt in dezen niet helemaal. Het is ook in strijd met het amendement, dat nu door de gemeente is aangenomen.

De heer Van Wanrooij: Nou, ik wil er wel op reageren, voorzitter.

De voorzitter: Misschien wilt u even wachten tot ik u het woord geef daarvoor? U heeft van mij het woord. Gaat uw gang.

De heer Van Wanrooij: Het is duidelijk dat mevrouw Fens niet goed luistert. Ik heb heel duidelijk aangegeven, over de constateringen en de overwegingen, dat een meerderheid van de huidige raad nadrukkelijk voor zelfstandigheid kiest. Dat en dat er een beslispunt is, heb ik ook aangegeven. Dan refereer ik aan wat er gisteravond ook is gesuggereerd, dat er dan nog voor de verkiezingen een raadgevend besluit gaat plaatsvinden. Dat kan namelijk niet, want we hebben namelijk gezegd dat dat niet zal kunnen plaatsvinden. Ik bedoel, dan ga ik mevrouw Fens vragen goed te luisteren naar wat ik zeg.

De voorzitter: Ja, mijnheer Van Wanrooij, ik denk dat het wat minder passend is om uw collega's mee te geven om beter te luisteren, dat u het wellicht op de inhoud niet met elkaar eens bent, daar is natuurlijk alle ruimte voor. Ik geef u ook graag de ruimte om dat nog verder te verkennen, maar laten wij ervan uitgaan dat wij in deze raad te allen tijde zorgvuldig en goed naar elkaar luisteren. Daar hoeven elkaar, denk ik, niet op aan te spreken. Mevrouw Fens, u krijgt nog een keer het woord en daarna de heer Van Wanrooij nog een keer.

Mevrouw Fens: Ik heb eigenlijk vastgesteld dat de raad nog niet aan besluitvorming toe is en dat conform het amendement van de VVD besluitvorming over de scenario's pas plaats zal vinden na de verkiezingen. Dat wij derhalve, conform de besluitvorming die wij hebben meegenomen, die wij hebben genomen met betrekking tot het traject van Rijnconsult is, nu het traject van de burgerparticipatie ingaan. Het is goed om de inwoners alle gelegenheid te geven om te reflecteren op aanpassingen van scenario's en daar bij voorbaat geen scenario's van uit te sluiten.

De voorzitter: De heer Van Wanrooij nog een keer en dan gaan wij dit debatje sluiten.

De heer Van Wanrooij: Ja, ik denk dat dit, het gaat nergens over. Er staat heel duidelijk in het amendement dat er een constatering is over de meerderheid van de huidige raad. Ik heb het helemaal niet over een besluit. Dat zeg ik helemaal niet. Ik refereer even aan wat er gisteravond is gezegd over dat er voor de verkiezingen nog een besluit zou worden genomen. Er zijn twee verschillende onderwerpen die door elkaar worden gehaald. Ik weet ook niet of ik daar nog verder op moet reageren, want ik heb het idee dat er gewoon niet goed wordt geluisterd.

De voorzitter: Oké. Als uw voorzitter wil ik heel graag, voordat ik de volgende het woord geef, even een toelichting geven op het amendement dat is aangenomen. Ik verwijs ook even naar het verslag, want ik denk dat het goed is om nog even in herinnering te roepen wat wij op dat moment hebben besloten. Het was duidelijk dat het voorstel van de VVD was om alle besluitvorming over de verkiezingen heen te trekken. We hebben daar een uitgebreid debat over gevoerd, maar dat is niet het besluit dat wij hebben genomen. Ik heb daar, als uw voorzitter, diverse malen heel concreet naar gevraagd, u kunt dat in het verslag ook nalezen, en uiteindelijk hebben wij met elkaar geconstateerd dat wij voorafgaand aan de verkiezingen, als raad, een richtinggevende uitspraak zouden doen en dat u na de verkiezingen een definitief besluit zal nemen. Ik wil u ook eventjes voorlezen, regel 55 uit het verslag van 21 september 2021. Daar vraag ik ook aan de heer Van Wanrooij of ik het juist heb begrepen en de heer Van Wanrooij antwoordt dan: ja, een voorlopig besluit voor en een definitief besluit na. Dat is de intentie van het amendement. Pagina 35 van 44. Dat is het verslag dat wij ook hebben vastgesteld. Dat is het besluit dat wij hebben genomen. Dus, de suggestie of het beeld dat wij een besluit zouden hebben genomen, dat wij enkel en alleen na de verkiezingen hier een besluit over nemen, dat is denk ik niet correct. Ik vond, als uw voorzitter, het toch goed om dat nog even in herinnering te brengen. Dan ga ik naar de heer Kindt die zijn hand heeft opgestoken voor de eerste termijn. Gaat uw gang. Even uw geluid aan, mijnheer Kindt.

De heer Kindt: Excuus. Ben ik nu goed te verstaan? Mooi hé?

De voorzitter: Zeker.

De heer Kindt: Ah. Wij hebben, als raad, goed geluisterd naar het voorstel dat het CDA ons doet. Daar kunnen wij goed mee leven. We vinden het belangrijk dat we de dialoog met onze inwoners aangaan op een manier waarbij de verschillende mogelijkheden goed in beeld komen. Dat daarover in een duidelijke dialoog met elkaar kan worden gesproken. Dat inwoners die bijvoorbeeld een fusie of een bestuurlijke zelfstandigheid nastreven daar ook de ruimte voor krijgen. Voor wat betreft een raadgevend besluit vooraf en een definitief besluit daarna, dat vinden wij een prima aanpak. Als ik spreek voor onze fractie hebben wij er nooit een geheim van gemaakt welk standpunt wij innemen. Dat doen wij voor de verkiezingen en ook na de verkiezingen. Voorzitter, daar wil ik het even bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan had ik ook de hand gezien van de heer Doorn, in de eerste termijn.

De heer Doorn: Dank u wel, voorzitter. De GroenLinksfractie zal akkoord gaan met dit amendement, alleen wel daarbij opgemerkt dat de uitspraak hierover, over die invulling van – wat nu, even kijken hoor, ik moet even het amendement terug voor de precieze bewoording, een ogenblik – het model bestuurlijke fusie, waarbij een open vraagstelling wordt gehanteerd. Wij interpreteren dat als aan de ene kant praten met de bevolking over de bestuurlijke fusie Nul-plus, ofwel de ambtelijke organisatie en door. Maar als we gaan kijken naar de fusie, dat niet alleen de groenlandelijke fusie wordt bekeken, maar ook de scenario's 2 en 5, namelijk de Poort naar de Zaanstreek, ofwel een mogelijke fusie met Zaanstad en de verdeel-en-heersvariant, scenario Verdeel en heers. Dat betekent de mogelijke opsplitsing van Wormerland en eventuele fusie met Purmerend en Zaanstad beide. Zo zien wij de invulling van de open vraagstelling. Dank u wel.

De voorzitter: Ik vraag even door ter verheldering, want u heeft tijdens de voorronde nog de overweging gedeeld om wellicht ook met een amendement te komen. U heeft gezegd dat u dit scenario Verdeel en heers, wellicht ook nog in een amendement zou vatten om concreet voor te leggen aan de raad. Nu vraagt u eigenlijk, in uw bijdrage, om dit te vervlechten in het amendement van het CDA. Dat zal misschien wat lastig worden straks in de besluitvorming

hoe wij het amendement dan moeten lezen en hoe de raad daar tegenaan kijkt. Is het niet handig om uw verzoek toch ook in de vorm van een amendement voor te leggen aan de raad? Kan ook een mondeling amendement zijn, wat mij betreft.

De heer Doorn: Nee, in de voorronde hebben wij hier duidelijk over gesproken. Ons voorstel in de voorronde was om de nul-plusvariant uit het voorstel te halen en daar een andere variant voor in de plaats te zetten, dus een van de andere scenario's. Daar was heel duidelijk geen steun voor, dus wij hebben ook gezegd; oké, dan komen wij niet met een amendement, want het heeft geen zin om een amendement in te dienen waar geen steun voor wordt verwacht en waarbij er voor ons ook niet alsnog voordeel is om het amendement wel in te dienen, om later te kunnen zeggen: zie je wel? Daar hebben wij gekozen, dat niet te doen. Maar nu hebben wij het voorstel van het CDA, waarbij de bestuurlijke fusie met Groot-Waterland die wij heel belangrijk vinden om onze bevolking ook voor te leggen, om die te vervangen naar een open vraagstelling over de bestuurlijke fusie. Dat vinden wij vaag, waarbij wij dus aangeven: ja, een bestuurlijke fusie is dan meer dan alleen Groot-Waterland. Dat betekent dat de varianten Poort naar de Zaanstreek en Verdeel en heers, ofwel de opsplitsing van Wormerland, dus ook met de bevolking moeten worden besproken. Zo zien wij de invulling van dit amendement.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Stol heeft een interruptie.

De heer Stol: Ja, het is denk ik goed om hier nu even op te reageren. Ik heb gisteren al aangegeven dat sowieso in de vraagstelling heel veel informatie moet worden gegeven. Bij dit onderdeel is in onze optiek de werkwijze dat, naar de bevolking toe, ook de aselecte groep die men treft, wordt verteld dat trajecten tot dusver zijn doorlopen en ook elk van de varianten de revue passeert. Maar een open vraag suggereert uiteindelijk dat je verder niet gaat sturen, maar dat je dan aan de respondenten overlaat wat men dan als voorkeur heeft. Met de heer Doorn ben ik het eens, het zou ook inderdaad de Verdeel en heers variant kunnen zijn. Dat zou kunnen, maar daar hoort een stuk informatie aan vooraf te gaan. Dat hebben wij ook steeds gezegd, voordat je ingaat op: 'inwoner wat vindt u ervan?' Dit even ter toelichting. Ik denk dat het dus wel in de buurt komt van wat u ook zegt.

De voorzitter: Ja, eventjes voor mij ter verduidelijking, mijnheer Stol. Bedoelt u nu gewoon te zeggen dat de open vraag open blijft, zonder dat daarin vooraf scenario's worden ingevuld, maar dat altijd een van de mogelijke antwoorden of de richting waarin het op zou kunnen gaan ook een Verdeel en heers is. Maar u wilt dat vooraf niet in de vraagstelling opnemen. Moet ik het zo opvatten, uw amendement? U wilt het hebben over…

De heer Stol: Ja, dat klopt. Dat klopt.

De voorzitter: Ja, oké. De heer Doorn, is dat ook uw bedoeling?

De heer Doorn: Nou, kijk, waar het om gaat is, dat je niet alleen maar een ja/nee-vraag aan onze inwoners vraagt. De open vraagstelling over een eventuele bestuurlijke fusie, als je dat op die manier vraagt, dan denk ik niet dat je de bevolking uitnodigt om tot een gedegen onderbouwing te komen van hetgeen wordt gevraagd. Dan denk ik dat het goed is, dat als die variant wordt besproken, dat wij daadwerkelijk – daar heeft de heer Stol een heel goed punt aangesneden – dat je van tevoren heel duidelijk met informatie komt. In die informatie zal moeten staan welke mogelijke fusiemodellen er onder andere zijn in deze regio. Dan heb je de kans dat er veel meer onderbouwd met de bevolking gesproken kan worden. Anders wordt het een heel emotioneel ja of nee. Ook onze inwoners hebben in het afgelopen traject, dat openbaar is geweest, kunnen zien welke scenario's zijn besproken, welke scenario's zijn afgevallen en welke nu worden voorgelegd. Maar goed, als men terugkijkt dan weet men natuurlijk ook wat er zoal is besproken. Wij denken dat het heel goed is om die informatie daadwerkelijk te delen om tot een gedegen advies van de bevolking te komen.

De voorzitter: Ja, ik denk dat ik u begrijp. U zit inderdaad dicht bij elkaar. Open vraagstelling, zo moeten wij het amendement opvatten, maar tegelijkertijd alle achtergrondinformatie die maar beschikbaar kan zijn om inwoners te helpen om de verschillende varianten te begrijpen en eventueel naar voren te kunnen brengen, waaronder dus ook Verdeel en heers. Oké, even kijken. Wie van…?

De heer Doorn: En voorzitter, als u die noemt, dan moet u ook de Poort naar de Zaanstreek noemen. Het zijn de scenario's 2 en 5 die de bestuurlijke fusie betreffen.

De voorzitter: Ja, maar het betreft bijvoorbeeld ook Groot-Waterland, dus het betreft eigenlijk alle mogelijke fusievarianten die er zijn. Oké. Mijnheer Kramer, in eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer Kramer: Dank u wel. Ik ga dan toch even terug naar het amendement. Ik heb overigens nog geen antwoord gehad of tenminste ik niet, er is volgens mij nog geen antwoord gegeven op de vraag van mijnheer Van Wanrooij, welke van de twee amendementen die in iBabs staan nu de goede is. Voor de rest, we hebben gisteren een uitgebreid gesprek met elkaar gehad. Ik heb gisteren eigenlijk al aangegeven dat ik ondanks dat het wel was verwacht ik toch een klein beetje teleurgesteld ben dat er niet meer meters in de regio zijn gemaakt. Voor wat betreft dit amendement, ik begrijp inderdaad alle vormen en alle mogelijke combinaties komen nu op tafel voor wat betreft een eventuele bestuurlijke fusie. Het maakt het natuurlijk wel wat complexer, maar wij, als partij, hebben daar geen bezwaar tegen. We kunnen dus goed leven met dit amendement. Ik deel natuurlijk wel de zorg dat een vrije open vraagstelling, ja daar moet wel wat body onder liggen, net zoals andere scenario's die worden besproken. Dus, de verslagen zoals ze bij dit onderwerp zijn aangeboden, maar ook bijvoorbeeld de discussies, zoals in de raad zijn gevoerd, met de verschillende sheets en dergelijke die op foto nog beschikbaar zijn. Dus, wat dat betreft, wij kunnen leven met het amendement. Wij zullen het straks voorstellen.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij heb ik dan iedereen in de eerste termijn gehad. Ik zet nog weer even mijn pet op als uw portefeuillehouder op het onderwerp Bestuurlijke Toekomst. Ja, ik heb gisteren al gezegd dat wij goed kunnen leven met het amendement. Dat is eigenlijk een uitbreiding, een uitnodiging om mee te nemen in de participatie waarvan wij denken dat dat van meerwaarde kan zijn, dus ik hoor ook draagvlak bij u in de gemeenteraad. Dat sluit mooi op elkaar aan. Voor het overige denk ik dat het goed is om nog even op te merken, dat fase 2 van het participatietraject door de huidige coronaregels in een iets ander daglicht komt te staan. De begeleidingscommissie heeft daar natuurlijk bepaalde instrumenten over afgesproken. Wij komen graag nog even bij u terug om gezien de huidige omstandigheden daar nader over te spreken, want helaas zijn wij van mening dat wij niet alle instrumenten, zoals we hebben afgesproken, onder de huidige maatregelen kunnen uitvoeren. Dat betekent dat wij waarschijnlijk met alternatieven moeten komen. Maar daar bent u over geïnformeerd. Daar komen wij nog even bij u op terug. Daar brengen wij de begeleidingscommissie voor in positie. Voor de rest heb ik op dit moment eigenlijk geen vragen of aanvullingen op het onderwerp gehad. Het is ook echt aan de gemeenteraad. Ik denk dat het goed is om aan u te vragen of er nog behoefte is aan een tweede termijn. En die is er bij de heer Stol.

De heer Stol: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik wil toch even reageren op de inbreng van de verschillende fracties in de eerste termijn. Van de VVD heb ik niet precies kunnen vaststellen of er ook steun is voor ons amendement. Ik veronderstel eerlijk gezegd, daar waar het een partij betreft met democratie in haar naam, zij er toch erg voor zullen zijn om de bevolking/onze inwoners te gaan raadplegen hoe zij aankijken tegen de Bestuurlijke Toekomst, dus ik hoop wat dat betreft wel op steun van die kant. De andere partijen hebben steun toegezegd. Nog even benadrukken, inderdaad, bij elk van die scenario's en dus ook

waar het de open vraag betreft 'wijze van bestuurlijke fusie', daar moet natuurlijk heel veel informatie aan voorafgaan. Helemaal niet tekenen bij het kruisje. Dat hoort niet. Dat hebben wij ook al eerder zo benoemd. Hele goede informatie in de volle breedte hoort daarbij, want dan pas kun je ook een doordacht antwoord verwachten van de respondenten. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik ga even dezelfde volgorde af. De heer Van Wanrooij in tweede termijn.

De heer Van Wanrooij: Dank u wel, voorzitter. Kijk, ik ben blij dat de heer Stol in ieder geval weet waar de letters VVD voor staan, dus mijn complimenten daarvoor. Daar ben ik heel erg blij mee. Natuurlijk is democratie erg belangrijk, maar wat ik ook met mijn opmerking bedoelde, ik denk dat het ook helder aan de inwoners moet zijn dat wij zelf, als raad, regelmatige standpunten daarin hebben. Vandaar, mijn reactie. Maar wij zullen dit wel steunen met die kanttekening daarbij.
Ik wil nog heel even terugkomen op de reactie van de portefeuillehouder en de burgemeester. Op pagina 36 staat een vervolg daarop. Dat is met dat gedeelte waar ik die avond mee ben weggelopen. Dat is ook waar ik een akkoord op heb gegeven, waarvan u nu zegt, het alternatief dat wij net hebben besproken geeft daar voor de verkiezingen een richtinggevende uitspraak van de raad aan. Dan heb ik op dat moment akkoord gegeven. Richtinggevend is iets anders dan voorlopig. Juist daar hang ik heel even aan, op dat moment. Dat is ook wat in mijn hoofd is blijven hangen, als dat de laatste opmerking was waar we toen over hebben gesproken. Waar ik toen akkoord op heb gegeven. Daar laat ik het verder bij.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kindt in tweede termijn.

De heer Kindt: Voorzitter, ik wil de heer Stol er ook nog op wijzen, dat ook de PvdA weliswaar het woord democratie niet in haar naam heeft, maar dat het principe wel gevat is in de politieke stroming die wij vertegenwoordigen. Ik vind, als ik kijk naar het laatste antwoord van de fractievoorzitter van de VVD, dat ik mij daar ook helemaal in kan vinden. Dat wij dus een principe-uitspraak gaan doen, voorafgaand aan de verkiezingen, dat is alleen maar goed. Dat schept daarbij ook duidelijkheid waar verschillende partijen voor staan. Natuurlijk is het daarna aan de raad die dan aan zet is om uiteindelijk het besluit te nemen. Voorzitter, daar wil ik het even bij laten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar mijnheer Doorn. Tweede termijn, mijnheer Doorn.

De heer Doorn: Dank u wel, voorzitter. Ik hoop dat wij allemaal begrijpen dat wij dit hele traject zijn ingegaan, omdat wij het idee hebben dat wellicht de constructie, zoals wij die op dit moment kennen met OVER-gemeenten, de ambtelijke fusie met Oostzaan, dat dat niet geschoeid is op grootse en lange toekomstverwachtingen. Daarom zijn wij eigenlijk begonnen naar aanleiding van moeilijkheden, zowel bestuurlijk, als organisatorisch en financieel, betreffende de OVER-organisatie. Wat ik elke keer heb benadrukt en wat elke keer wordt geprobeerd om te buigen is dat we toch mogen verwachten, dat als we een traject als dit belopen, dat wij daar met open vizier in staan en onszelf de ruimte kunnen geven om tot een beslissing te komen die wellicht anders is dan dat wij in eerste instantie hadden gehoopt. GroenLinks heeft altijd aangegeven dat naar aanleiding van alle informatie die op tafel komt, GroenLinks een beslissing zal nemen over de Bestuurlijke Toekomst van Wormerland. We hebben nog geen keuze gemaakt en wij hopen ook dat de andere partijen hun keuze maken naar aanleiding van alle informatie die op ons afkomt. Ik zeg dit, omdat ik in deze vergadering weer hoor dat er een aantal partijen is, dat kiest voor zelfstandigheid. Dan vraag ik aan die partijen, waarom doorlopen wij dit traject als u uw keuze al heeft gemaakt? Dat begrijp ik niet. GroenLinks zal ook naar aanleiding van het participatietraject

met de bevolking, met de informatie die wij krijgen en zoals wij die hebben gekregen, haar beslissing nemen. Die beslissing zal zij dan ook inderdaad na een adviesgevend besluit in februari/maart 2022, in de volgende raadsperiode, nemen. We hopen ook dat andere partijen hun beslissing, gebaseerd op die informatie, nemen en niet omdat zij nu al de hele tijd zeggen dat ze zelfstandig willen blijven. Voor zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nog naar de heer Kramer, in tweede termijn. Gaat uw gang.

De heer Kramer: Dank u wel. Ik was eigenlijk van plan geen tweede termijn te gebruiken, maar de woorden van mijnheer Doorn zijn mij eerlijk gezegd wel een beetje uit het hart gegrepen. Ik wil iedereen er toch nog eventjes aan herinneren, dat wij dit traject zijn ingegaan met een open blik, dat wij open zouden staan voor de mening en de mogelijkheden van anderen en dat wij onze definitieve positie bepaling zouden doen na afloop van het te doorlopen traject. U heeft het misschien gemerkt, maar ik heb zowel gisteren, als vandaag geen enkele uitspraak gedaan over welke voorkeur ik dan heb of niet. Die heb ik ook niet.

De voorzitter: Mijnheer Kramer, er is een interruptie van de heer Kindt.

De heer Kindt: Voorzitter, er wordt hier gesproken dat we toch vooral met open vizier moeten spreken. Voorzitter, dat was ook al bij de heer Doorn en nu ook bij de heer Kramer, dan voel ik mij toch wel aangesproken. Ik wil u allen verzekeren, wij spreken altijd met open vizier. Vanaf het begin van deze discussie hebben wij gezegd dat ons hart ligt bij de zelfstandigheid van onze gemeente, dat wij daar ook in geloven en dat wij dit hele traject zijn ingegaan om die overtuiging te toetsen. Ik heb er ook bij gezegd dat onze fractie, zodra wij de constatering gaan doen dat die zelfstandigheid niet te bolwerken is, dat wij daar dan ook ons standpunt op zullen bijdraaien, want iets nastreven dat niet na te streven is, dat is geen PvdA-standpunt. Wij willen iets bereiken, dat ook haalbaar is. Als dat het niet is, dan koersen wij alleen op een rampspoed af waar we na afloop alleen maar met brokken zitten. Dat is absoluut niet wat wij willen. Wij hebben heel zorgvuldig meegedaan aan het hele traject. Heel zorgvuldig alle standpunten, alle argumentatie gewikt en gewogen en wij zijn eigenlijk optimistischer teruggekomen uit dit hele leertraject. Dat dit niet de conclusie is die misschien bij GroenLinks leeft, dat is een andere… Of bij D66, maar wij zien wel degelijk kansen om die zelfstandigheid op een goede wijze vorm te geven.

De voorzitter: Oké, mijnheer Kindt…

De heer Kindt: Voorzitter, dat wil ik nog even meegeven. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, heel goed. Het was iets meer dan een korte opmerking, maar…

De heer Kindt: Ja, ik voelde me toch een beetje geraakt, voorzitter. Dus, vandaar. Dank u wel.

De voorzitter: Ik hoorde het. Ja, de heer Kramer. Nou, u heeft het gevoel van mijnheer Kindt gehoord.

De heer Kramer: Ik heb verder geen vragen gehoord van mijnheer Kindt, dus dat laat ik dan maar even zo, maar ik ben wel heel erg blij met zijn verduidelijking. Correct me if I am wrong, maar voor mijn gevoel en misschien heb ik het verkeerd, maar voor mijn gevoel is het de eerste keer dat mijnheer Kindt zich zo duidelijk uitspreekt, dat ook hij bereid is naar andere mogelijkheden te kijken. Ik geef al aan, ik zie hem al met zijn vinger omhoog staan, dat is de indruk die ik heb. Als u zegt, dat heb ik al eerder gedaan, dan geloof ik u op uw woord.

De voorzitter: Mijnheer Kindt wil dat in een interruptie graag, denk ik, nog even toelichten.

De heer Kindt: Een hele kleine, voorzitter. Aan het begin van dit hele traject hebben wij met elkaar in de raadzaal gezeten en toen heb ik precies dezelfde woorden gegeven. De zelfstandigheid zit in het hart van onze fractie, maar als de feiten die zelfstandigheid niet mogelijk maken, dan zullen wij daar onze koers op moeten bijstellen. Met een bloedend hart, op zo een moment en misschien zal de bevolking dat dan nog niet begrijpen, maar dan staan wij voor een standpunt dat wel haalbaar is. Maar vooralsnog geef ik u de verzekering, zijn wij eerder positiever gesteld achteraf, dan vooraf. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Kramer, vervolgt u uw betoog, voor zover nog.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ja, mijnheer Kindt, daar reageer ik toch nog heel eventjes op. Ik gaf u een compliment voor de verduidelijking. Ik zou zeggen, neem het aan. Terug naar waar wij het hier over hebben, het amendement van het CDA. Ik gaf net al aan, op het amendement heb ik geen verdere toevoegingen in tweede termijn, voorzitter, dus daar laat ik het even bij.

De voorzitter: Oké. Ik heb ook geen inhoudelijke toevoegingen in tweede termijn, behalve dan dat ik nog het antwoord schuldig ben op de vraag over de twee amendementen die in iBabs stonden. Ik heb net van de griffie gehoord dat de amendementen beide gelijk zijn, dat ze identiek zijn, dus u kunt wat dat betreft kiezen welke u leest. Ze zijn, qua tekst, gelijk. Dan, mijnheer Stol, heeft u nog een opmerking?

De heer Stol: Ja, over die twee amendementen dan, procedureel. We hebben er een ingeleverd. Ik weet ook niet waarom het gekopieerd is en dubbel is geplaatst in iBabs. Dat is mij niet bekend, maar er is er eentje opgestuurd.

De voorzitter: Een menselijke vergissing, denk ik. Dat kan gebeuren. Dan zijn wij, volgens mij, aan het einde gekomen van de beraadslaging over dit agendapunt en inderdaad het amendement. Omdat er verzocht is om de beslispunten apart in stemming te brengen, ga ik dat ook doen. Ik ga zo meteen beginnen met beslispunt 1. O, even een momentje, want de griffier gaat mij nog tips geven. Moment hoor? Ja, de griffier heeft mij nog een tip meegegeven, inzake het separaat stemmen over de beslispunten. Een kleine correctie op wat ik net heb gezegd. We gaan beginnen met het amendement. Het amendement is gericht op beslispunt 2. Nadat wij over het amendement hebben besloten, gaan wij terug naar agendapunt 1. Dan breng ik dat in stemming. Daarna kom ik bij het al dan niet geamendeerde beslispunt 2 en dan bij 3. Dat is dus de volgorde hoe wij het gaan doen. Zijn er over die aanpak nog opmerkingen of vragen? Nee.
Dan gaan wij naar het amendement van het CDA. Zijn er stemverklaringen bij? Nee. Is stemming gewenst? Dat is ook niet het geval. Dan is dit amendement unaniem aangenomen.
Dan gaan we naar het besluit.
Dan begin ik bij beslispunt 1. Kennis te nemen van de in dit raadsvoorstel verwoorde terugkoppeling uit de bestuurlijke gesprekken met de regiogemeenten over de Bestuurlijke Toekomst. Is daar misschien nog een stemverklaring bij? Nee. Is stemming gewenst? Nee. Dan is dat beslispunt aangenomen.
Dan gaan we naar het geamendeerde beslispunt 2. Dat luidt dus als volgt: De hierna genoemde voorkeursscenario's in de regio aan de orde te stellen in het participatietraject:
1. Zelfstandig, maar niet alleen.
3. Model bestuurlijke fusie, waarbij een open vraagstelling wordt gehanteerd.
6. Nul-plus (0+). Model ambtelijke fusie.
Dat is het geamendeerde beslispunt 2. Zijn daar nog stemverklaringen bij? Mevrouw Fens.

Mevrouw Fens: Ik heb eigenlijk een opmerking, want volgens mij staat er een tekstuele fout in de tekst die nagenoemde voorkeursscenario's in de regio aan de orde te stellen, dat zou

moeten zijn: aan de inwoners van Wormerland aan de orde te stellen. Kunnen wij dat zo lezen? Kunt u dat bevestigen?

De voorzitter: Dank u wel, voor deze correctie. Ik denk dat wij dat met elkaar zo kunnen begrijpen en lezen. Dank u wel. Nog stemverklaringen bij dit geamendeerde beslispunt? Ja, de heer Doorn. Gaat uw gang.

De heer Doorn: Dank u wel, voorzitter. Ja, natuurlijk. Voor wat betreft het geamendeerde voorstel de opmerkingen, zoals ik die net al heb geplaatst, met betrekking tot de bestuurlijke fusie. Wij zullen voor dit voorstel stemmen, waarbij we onze collega's nog wel willen wijzen op de uitkomsten van de gesprekken in de regio, waarbij scenario 6, de nul-plus, model ambtelijke fusie behandeld wordt met eigenlijk een 'punt op de horizon'. Ik denk dat iedereen wel in overweging moet nemen dat dit model ambtelijke fusie in de regio geen eeuwigheidswaarde vindt, maar met de gesprekken in de regio duidelijk is gebleken dat daar een eventuele fusie wel in het verschiet zou moeten liggen. Dat is wat ik lees in de verslagen uit de regio. De vraag is dus hoe wij dit dan ook gaan behandelen. We behandelen dit model, maar ik denk dat wij bij de voorbereiding, hoe dit in de participatie gaat, ook daadwerkelijk wel moeten nagaan hoe we dit gaan brengen. Voor zover.

De voorzitter: Ja, mijnheer Doorn, u kunt in de stemverklaring kort toelichten waarom u voor of tegen stemt, maar u kunt eigenlijk geen nieuwe vragen opwerpen en discussiepunten inbrengen. In die zin gaan wij niet nog een discussie voeren over hoe en wat met betrekking tot dit beslispunt en dit scenario. Daar zullen wij het moeten doen met het debat dat wij daarover hebben gevoerd.

De heer Doorn: Voorzitter, ik geef alleen de overweging mee dat mijn collega's daadwerkelijk ook naar aanleiding van uw verslagen uit de regio moeten begrijpen dat als er in de regio wordt gesproken over de nul-plusvariant, dat begrepen wordt als een nul-plusvariant met 'een stip op de horizon'.

De voorzitter: Nou ja, goed, ik ga niet met u in debat. Dit is uw interpretatie op dit moment. Andere stemverklaringen over het geamendeerde beslispunt 2. Ja, de heer Van Wanrooij.

De heer Van Wanrooij: Ik wil nog wel even refereren aan waar ik in de eerste termijn, voor het amendement, over begon, maar ik denk uiteindelijk dat een hybride model van de verschillende beslispunten die hier, dus het netwerkmodel, misschien zelfs het fusiemodel Landsmeer met een van de andere gemeenten en de nul-plusvariant, dat dat uiteindelijk de menukaart wordt waaruit verschillende manieren van samenwerking gaat plaatsvinden. Het 'one fits all'-scenario voor de hele regio dat zien wij en verwachten wij ook niet, maar wij zullen wel met dit voorstel instemmen.

De voorzitter: Dank u wel, voor deze stemverklaring. Anderen nog? Nee. Is stemming over dit geamendeerde beslispunt dan nog gewenst? Dat is niet het geval. Dan stellen wij dit zo vast.
Dan komen wij bij beslispunt 3. Te overwegen of, overziende de aangereikte informatie, nog een ander concreet aan te duiden scenario in het participatietraject meegenomen dient te worden. Zijn hier nog stemverklaringen bij? Ja, dat is de heer Kramer. Daarna de heer Van Wanrooij. De heer Kramer, gaat uw gang.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Eigenlijk, gezien het amendement van het CDA en de bespreking, zoals wij gisteren hebben gevoerd in de voorronde, is dit punt naar mijn mening overbodig en ook ongewenst. Overbodig, omdat wij een afspraak hebben gemaakt met welke scenario's we naar de bevolking gaan en ongewenst, omdat we hebben afgesproken zoveel mogelijk te trechteren. Dat we niet nu opeens weer allerlei nieuwe vormen van scenario's over tafel willen hebben. Wij zullen dus tegen punt 3 stemmen.

De voorzitter: Anderen die nog een stemverklaring willen afleggen? De heer Van Wanrooij bij beslispunt 3. Gaat uw gang.

De heer Van Wanrooij: De heer Kramer heeft het al goed verwoord. Wij zien geen noodzaak om nog een ander punt of meerdere punten daaraan toe te voegen. Ik denk dat wij dat moeten kanaliseren. Er is heel veel tijd in gestopt, heel veel overlegd, heel veel democratische momenten waarin wij van alles hebben gevonden over allerlei mogelijke scenario's, laten wij het bij deze drie houden. Ik denk dat wij daar heel helder over zijn. Deze drie scenario's, waar wij net voor hebben gestemd, zullen wij steunen, maar beslispunt 3 zullen wij niet steunen.

De voorzitter: Dank u wel. Anderen nog? Ja, de heer Doorn, van GroenLinks. Gaat uw gang. Even uw geluid aan, mijnheer Doorn.

De heer Doorn: Wij zullen dit voorstel wel steunen en wel omdat dit in de komende periode de raad nog de gelegenheid geeft om, naar aanleiding van onder andere uw opmerkingen over een andere manier van benaderen en opzetten van, wellicht onszelf de gelegenheid te geven om, als blijkt dat een aantal zaken niet kan, daar nog aanpassing aan te geven. Het geeft hier alleen een overweging aan. Dat zegt verder niets. Dat kan betekenen dat het voorstel, zoals in punt 2 is besloten, gewoon blijft zoals het is, maar ook dat naar aanleiding van mogelijke informatie, argumenten of een toestand, alsnog overwogen kan worden om iets anders in te vullen binnen het participatietraject. Tot zover, voor zover.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Doorn. Nog andere stemverklaringen? Ja, de heer Stol. Gaat uw gang.

De heer Stol: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb punt 3, toen het raadsvoorstel werd aangereikt, ook een beetje gezien als, u gaat een discussie aan en u zou aan dit voorstel nog wijzigingen kunnen toevoegen. Wij hebben nu het gesprek daarover in de voorronde gehad en ook in de raad hebben wij daar afspraken over gemaakt. In feite is punt 3 nu, in mijn optiek, overbodig geworden en zit ik ook daar wel aarzelend in. Ik ben het ook wel eens met de inbreng van de heer Kramer en de heer Van Wanrooij. We maken hier nu afspraken over, het gaat concreet over het participatietraject dat nu het bureau en de griffie ingaat. Wij komen, in mijn optiek, niet nog een moment tegen, waarin wij daar nog wat aan gaan toevoegen. Dus, ik hoor graag ook nog de reactie van de PvdA hierover.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kindt, u wordt uitgenodigd om een stemverklaring af te leggen.

De heer Kindt: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, wij zullen dit beslispunt niet steunen. Wij hebben alle scenario's uitgebreid doorgesproken. In de afronding hebben wij tot nu toe die scenario's nog uitgebreid uitgekristalliseerd. Laten wij nu hieraan vasthouden en daarmee duidelijkheid verschaffen, ook naar de bevolking die straks hier zit. We hebben een aantal scenario's nu. Ook heel mooi verwoord hoe dat in elkaar kan steken, zoals de heer Van Wanrooij van de VVD dat al stelde. Daar houden wij graag aan vast. Voor ons heeft dit beslispunt geen steun. Dank u wel.

De voorzitter: Misschien dat ik u nog een opmerking mag maken over dat laatste beslispunt. Hier wordt u natuurlijk gevraagd 'om te overwegen of'. Eigenlijk heeft u gisteravond de hele avond en vandaag met elkaar die overweging gemaakt. Dat geef ik nog maar even mee. Wat natuurlijk niet wegneemt dat er nog overwegingen komen in de toekomst, zoals de heer Doorn ook heeft gezegd, dus ja, het is een beetje om het even, zoals ik het zie. Dat waren, denk ik, de stemverklaringen rond beslispunt 3. Is er behoefte aan stemming over beslispunt 3? Ja, dat is het geval. Wie is voor beslispunt 3? Dat is de fractie van GroenLinks, met vier

leden. Wie is tegen beslispunt 3? Dat is de fractie van de PvdA, de fractie van de VVD, de fractie van D66 en de fractie van het CDA. Dan is dit beslispunt afgewezen met 4 stemmen voor en 8 stemmen tegen. Dan zijn wij aan het einde gekomen van dit agendapunt.
Dan check ik even bij u, zullen wij even een kleine break doen? Een kleine pauze? Is dat een goed idee? Dan stel ik u voor om om tien over half, ik wil nog ruimer zijn, mijnheer Van Wanrooij, om om 21.40 uur weer terug te keren. Dan wil ik wel graag meteen starten, omdat wij nog twee agendapunten te gaan hebben. Tot zo meteen. Ik schors kort de vergadering.

Schorsing

19. Motie vreemd: GroenLinks, PvdA, CDA over Behoud skatebaan op evenemententerrein

De voorzitter: Mijnheer Sanders, bent u ook weer zover? Volgens mij heb ik iedereen weer in beeld. Dan heropen ik de vergadering.

Wethouder Schalkwijk: Voorzitter, sorry. Wethouder Van Waaijen zie ik niet.

De voorzitter: Dank u wel, voor deze opmerking. Ik kijk even of wethouder Van Waaijen zijn camera heeft uitgezet of misschien per ongeluk op uit heeft gedrukt. We gaan hem even bellen.

Wethouder Schalkwijk: Ik denk het laatste, want hij staat niet meer in de lijst van deelnemers, dus ik denk dat hij op het verkeerde knopje heeft gedrukt.

De voorzitter: Verkeerd knopje, ja. We gaan even bellen en ondertussen gaan we wel alvast verder. Op de agenda staat de motie over de skatebaan op het evenemententerrein. Dan ben ik heel benieuwd, gezien de opmerking van net, wie de indieners zijn en wie deze gaat toelichten. Mevrouw Klootwijk, van de PvdA, wil ik graag het woord geven in de eerste termijn.

Mevrouw Klootwijk: Dank u wel, voorzitter. Ik zal de motie voorlezen, waarop mevrouw Fens daarna nog een korte toelichting geeft. Deze motie wordt ingediend door GroenLinks, de PvdA en het CDA. D66 moet CDA worden. Oké, dan zal ik het nu voorlezen.

MOTIE VREEMD
Behoud skatebaan evenemententerrein Wormer

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 21 december 2021;

constaterende dat:
- ten gevolge van schade in november 2021, de skatebaan evenemententerrein Wormer grotendeels is verwijderd;
- door D66 schriftelijke vragen zijn gesteld over de mogelijkheid van herstel en onderhoud van de skatebaan;
- de wethouder in het dagblad van Noord-Holland kenbaar heeft gemaakt, dat onduidelijk is of een (complete) skatebaan terugkomt en er ook gekeken wordt naar andere alternatieven;
- door GroenLinks schriftelijke vragen zijn gesteld over onderzoek naar de behoefte van jongeren aan en het gebruik van de skatebaan;

overwegende dat:
- bij de aanleg van het evenemententerrein een basisskatebaan is aangelegd;

- in de collegeperiode 2014-2018 er een dringend verzoek van jongeren uit Wormer was tot uitbreiding van de skatebaan, welk verzoek voor een deel binnen het bestaande budget kon worden gehonoreerd;
- om die reden herstel, dan wel reparatie van de skatebaan van groot belang is;
- de directeur van WormerWieken kenbaar heeft gemaakt dat alle groepen van de bovenbouw de skatebaan heel erg missen. Er wordt met veel plezier elke dag gebruik van gemaakt;
- ook de kinderen van De Eigen Wijs de skatebaan missen en vooral een skatebaan willen met meer mogelijkheden, met bankjes die uitkijken op de baan/verlichting/wat meer kleur/een plek voor jassen, et cetera. De kinderen willen een sponsorloop doen voor de financiering. De directeur oppert financiering uit de middelen voor het sportakkoord of de NPO-middelen;
- niet is komen vast te staan dat er geen behoefte is aan een skatebaan op het evenemententerrein;

roept het college op:

a. op zo kort mogelijke termijn over te gaan tot herstel, dan wel reparatie van de bestaande skatebaan met gebruikmaking van het daarvoor bestemde budget;
b. nader onderzoek te doen naar de behoefte tot uitbreiding van de skatebaan onder jongeren in Wormerland, alsook bij de leerlingen van De Eigen Wijs en WormerWieken. De raad te informeren over de uitkomsten en aan de raad een voorstel te doen tot mogelijke uitbreiding van de skatebaan voorzien van het daarvoor benodigde budget;
c. te overwegen gebruik te maken van het aanbod tot deelfinanciering uit de opbrengsten van een sponsorloop door de leerlingen van De Eigen Wijs;

en gaat over tot de orde van de dag."

De voorzitter: Dank u wel, voor het inbrengen van deze motie. Had u nog een aanvulling in eerste termijn, mevrouw Klootwijk?

Mevrouw Klootwijk: Nee, nog niet.

De voorzitter: Oké, dan gaan we naar mevrouw Fens, van GroenLinks. Gaat uw gang, in eerste termijn.

Mevrouw Fens: Ja, een korte toelichting op de motie. In de motie zijn eigenlijk twee trajecten uitgezet. In de eerste plaats is het van belang dat de skatebaan zo snel mogelijk wordt hersteld in een staat dat die weer gebruikt kan worden. Ik begrijp dat de wethouder in eerste instantie had voorzien, vervangen in het tweede kwartaal van 2022. Ik denk dat dat te laat is, omdat de skatebaan toch in een duidelijke behoefte voorziet. Mocht de reden van vervangen in het tweede kwartaal 2022 zuiver financieel zijn, dan geef ik de wethouder toch ook in overweging om gebruik te maken van het aanbod van de leerlingen van De Eigen Wijs om een sponsorloop te organiseren. Het zou ook heel erg mooi zijn, omdat het daardoor een skatebaan wordt van iedereen. Dat is toch een mooie vorm van participatie. Een tweede traject is dat het toch ook belangrijk is om te kijken naar de mogelijkheden van uitbreiding van de baan, hoewel die mogelijkheden beperkt zijn. U heeft al aangegeven dat de wijkmakelaar in september 2019 al gesprekken heeft gehad met gebruikers van de baan, maar het is eigenlijk jammer dat die gesprekken zijn gestaakt. Het zou toch belangrijk zijn om dat weer op te pakken. Niet alleen met de jongerenraad waar destijds het gesprek mee is gevoerd, maar ik denk ook met de leerlingen van De Eigen Wijs en WormerWieken en mogelijk andere gebruikers in de buurt en de resultaten terug te koppelen naar de raad en mogelijk dan met een voorstel naar de raad te komen. Dat was de toelichting van de kant van GroenLinks. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik even naar de derde indiener. Dat blijkt het CDA te zijn. De heer Stol.

De heer Stol: Dat is inderdaad het CDA, mevrouw de voorzitter. Die skatebaan voorziet duidelijk in een behoefte voor de jeugd. Het is dan ook zondermeer nodig dat deze wordt hersteld. Tevens inderdaad een goed moment om ook na te gaan of uitbreiding wenselijk is. Het idee dat leerlingen van scholen meehelpen aan de financiering vinden wij echt een pre, immers daarmee zal de jeugd zich nog meer medeverantwoordelijk voelen voor deze voorziening. Als CDA hebben wij deze motie daar met overtuiging meeondertekend. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ik kijk even naar de overige fracties. Is er nog behoefte aan een eerste termijn? De heer Van Wanrooij van de VVD en daarna de heer Kramer.

De heer Van Wanrooij: Er blijven niet zoveel fracties meer over. Er is een aantal punten dat opvalt.
1. We kregen eerst een motie vreemd binnen en daarna de beantwoording van het college. Als ik die naast elkaar leg, krijg ik ontzettend de indruk dat er heel veel overlap in zit en dat heel veel dingen die hier worden gesteld eigenlijk al worden beantwoord door het college. Ik wil dus graag weten waarom die beantwoording van het college niet is meegenomen in deze motie.
2. Ik hoor mevrouw Fens over het tweede kwartaal 2022 spreken. Ik heb even een hele snelle calculatie gemaakt, dat is over drie maanden. Volgens mij, op het moment dat je een aanbesteding doet of een opdracht geeft, dan zitten er sowieso altijd al een paar maanden tussen. Op het moment dat de kinderen, wat ik overigens een zeer sympathiek verhaal vindt, ook nog geld willen inzamelen, dan zijn wij gauw vele maanden verder voordat dat geld bij elkaar is, vermoed ik. Ik weet het niet. Ik wil eigenlijk wel graag het college horen, want ik denk dat wij het met elkaar allemaal wel eens zijn, dat daar iets terug moet komen. Ik heb begrepen, dat daar al een burgerparticipatietraject plaatsvindt, dus daar wordt al gekeken naar inspraak van de betrokkenen en degenen die daar gebruik van maken. Ik wil graag die samenvoeging zien of in ieder geval die samenhang zien en begrijpen, dus de beantwoording van het college. Het standpunt van het college en deze motie. Ik heb het idee dat hier wat doublures in zitten.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Een paar dingen. Ik ben het met de heer Van Wanrooij eens. Ik heb mij er ook over verbaasd dat er een motie ligt, terwijl er nog antwoorden op schriftelijke vragen binnen moesten komen. Ik deel zijn mening, dat in de beantwoording van die vragen door het college eigenlijk een aantal punten al wat – nou, laat ik niet te veel vooruitlopen – overbodig zouden kunnen zijn. Dus ik deel zijn mening om eventjes af te wachten wat de portefeuillehouder hierover heeft te zeggen. Ik heb dat rekensommetje ook gemaakt. Het tweede kwartaal 2022, dat is na maart. Dat is april/mei 2022. Inderdaad drie maanden. Ik weet niet in hoeverre er in de winter nog zo verschrikkelijk veel gebruikgemaakt gaat worden van de hangplek, want het is natuurlijk ook een prachtige hangplek voor de jeugd. Maar er is een punt waar ik toch even aandacht voor wil vragen. Dat is de manier waarop de hele heisa is ontstaan. Op een gegeven ogenblik kwam er een bericht naar buiten, de skatebaan wordt afgebroken. Dan was het echt niet zo gek dat natuurlijk de hele buurt zo een beetje in de vlekken schoot, want het is een heel vaak gebruikt ding. Het is een absolute noodzakelijke voorziening voor de jeugd daar. Ik lees nu, het gaat om één toestel. Waar is dit in de communicatie nu fout gegaan? Want als er in de communicatie vanaf dag 1 was gecommuniceerd, er was een apparaat dat kapot is, dat gevaarlijk is en dat gaan we weghalen en vervangen, dan had het niet voluit uitgemeten in de kranten gestaan. Dan had het niet zoveel gedoe opgeleverd. Dan had het gewoon netjes opgelost geweest. Het is mij al een paar keer opgevallen, dat dit in een aantal gevallen is

gebeurd. Dat communicatie over dit soort zaken niet goed verloopt. Ik wil daar toch wel eens uitleg over hebben, hoe dat heeft kunnen ontstaan. Dit had allemaal voorkomen kunnen worden. Dan hadden wij al veel langer, zonder moties en weet ik veel wat, naar een snelle oplossing kunnen gaan. Dus, wat dat betreft deze bijdrage in de eerste termijn.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. We gaan naar de portefeuillehouder, de heer Berkhout. Ik hoor met name een vraag over eventuele doublures met uw voornemens en deze motie. En ik hoor een vraag over de vlekken die in de buurt zijn ontstaan naar aanleiding van de communicatie.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Het is in ieder geval een dossier dat erg leeft. Als ik kijk naar de tekst van de motie, dan sluit het inderdaad aan bij de twee beantwoordingen zoals die al aan u zijn gestuurd. Nou is het wel zo dat dit elkaar min of meer heeft gekruist, dus ik begrijp wel dat wij in de opmaat naar deze vergadering een motie op tafel krijgen, terwijl de beantwoording nog in de pijplijn zat, maar ik heb daar zelf geen moeite mee, want eigenlijk, zoals u uit de beantwoording heeft kunnen lezen, maar ook wat er nu in de motie staat, is het ook wel een beetje de marsroute die ik heb. Het is zo dat er inderdaad op 11 november 2021 een zogenaamde funbox, dat is het apparaat, is weggehaald. Dat is zo een groot ding met drie op- en afritten. Daar was een veiligheidsinspecteur en die heeft geconstateerd dat dit niet meer conform de normen was. Daarom moest het ook worden verwijderd. Overeenkomstig het afgegeven keuringscertificaat was er ook geen herstel mogelijk. Daarom moest het ook worden afgevoerd. Het is er niet meer en kan ook niet meer worden gemaakt. Dat was in die zin een geluk bij een ongeluk, want er ligt ook al een offerte op tafel voor een nieuwe funbox, maar die datum is verlopen, dus die moeten wij even afstoffen. Dat is inderdaad gepland om in het tweede kwartaal 2022 daar neer te zetten, dus die actie was al ingezet. Dus er is geen twijfel over mogelijk dat die skatebaan aan de wensen voldoet en dat wij ook gewoon aan herstel gaan doen of aan vervanging zouden gaan doen. Mijn voorstel is sowieso en dat weet de ambtenaar ook al, om die offerte waarvan de deadline is verlopen, om die te verlengen of een nieuwe op te vragen en dan zo een funbox te bestellen. Ongeveer gelijkwaardig aan die er is. Dat sluit dus aan bij punt 1 in deze motie. Daarnaast en dat sluit even aan op datgene wat de heer Kramer van D66 zei, ja, ik was ook verrast en eigenlijk waren de ambtenaren ook verrast. En natuurlijk, er werd melding gedaan van het feit dat deze funbox was weggehaald. Of dat de skatebaan was weggehaald. Ja, er blijven nog drie dingen staan, maar dan zie je eigenlijk de ontzettende hoos die binnen de sociale media daarover ontstaat. Dat zie je bij heel veel onderwerpen, kijk de afgelopen week maar terug, als het bijvoorbeeld gaat over afval, daar kan mijn collega Halewijn veel over zeggen, dan zie je dat dit explodeert. Dat iedereen daarover heen maalt. Dan ben je eigenlijk, als gemeente, al niet meer aan zet om een perscommuniqué uit te geven, want het ligt al op straat. Natuurlijk moet je daarvan leren, ik heb daar ook contact over gehad met de afdeling Communicatie, daar hadden wij misschien iets slimmer in kunnen acteren, direct aan de voorkant, maar alle aandacht was in die periode, medio november 2021, op de actie en de opdrachtgeving aan de buitendienst om het weg te halen. Daar moeten wij inderdaad van leren, maar dat herstel je niet meer. Als daar vijftig reacties over elkaar heen worden gedaan, dan kun je daar eigenlijk nauwelijks iets in doen. Wat ik erin heb gedaan, dat heeft u ook kunnen lezen en zo is dat stuk in de krant gekomen. Ik heb via mijn collega vanuit het college gehoord dat De Eigen Wijs daar wel een project van wilde maken. Een communicatie-/interactietraject met de gemeente. Dat was een project op school. Met brieven aan de gemeente. Met plannen; o, nu is het weg, wat willen wij ervoor terug hebben? En ik heb die plannen opgehaald. Ik heb daar foto's van gemaakt. Ik heb negentien brieven meegekregen die die klassen hadden gemaakt. Ik ben op school geweest en ik heb daar gezegd, ik neem dit allemaal mee en ik breng die input ook naar de afdeling om daarnaar te kijken. Eigenlijk, sluit dat naadloos aan bij punt 2 van de motie, waarin staat: goh, wilt u nader onderzoek doen? Ja, ik wilde nader onderzoek doen. Kijk, dat participatietraject in 2019 van onze wijk- en kernmakelaar was al een opmaat, is daar meer mogelijk? Het is overigens beperkte ruimte, laten wij dat wel

vaststellen. Je moet ook gewoon rechtdoor kunnen gaan. Er moet niet een ander speelattribuut staan, dus het is nog wel even puzzelen. Maar in die periode kwamen er eigenlijk geen plannen van de jongeren, dus dat participatietraject is wel in gang gezet, maar er kwam geen feedback op terug. Toen is het een stille dood gestorven. Ik focus niet enkel op De Eigen Wijs, maar ik kijk ook om mij heen. Alleen, en dan moet ik toch een soort disclaimer daarbij vertellen, het is voor de afdeling heel veel werk om een participatietraject goed te begeleiden. De goede vragen, je moet het ontvangen, je moet het analyseren en je moet daar een plannetje bij maken. Dus ik ga nog met die afdeling in gesprek of zij daar voldoende capaciteit voor hebben, want het is niet het enige wat wij doen. Ik hoor daar in de loop van januari dan wel op terug. Ik heb ook bij mijn bezoek aan De Eigen Wijs gehoord, over de sponsorloop. Ontzettend sympathiek. Dat heb ik onmiddellijk omarmt. Als wij een plan B hebben, ik ga ervan uit dat die funbox gewoon binnen budget kan worden betaald door de gemeente, als wij andere attributen willen, zij hebben het ook over bankjes, over prullenbakken, over toiletten, dan gaan wij kijken of we dan een soort samenwerking daarop kunnen organiseren. In die zin, ja, u onderstreept datgene wat wij aan het doen zijn. Ik heb nog een disclaimer, dat sluit ook aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt, als die offerte binnen is en wij gaan bestellen, er is contact geweest met dat bedrijf, dan moeten wij minimaal rekenen op veertien weken levertijd. Dat is hoe deze wereld in elkaar zit. Volgens mij is dat mijn verhaal, dus als u die motie aan wilt nemen, prima, want dat is precies wat wij aan het doen zijn. Maar ik geef u ook wel een waarschuwing mee dat het niet eenvoudig is om ook breder te kijken dan datgene wat nu is gerealiseerd. Dat vraagt echt wel wat ambtelijke bijstand. Daar moet ik nog de capaciteit voor vinden. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, voor uw heldere toelichting. Ik zie handen. Ik neem aan dat dat dan tweede termijn wordt. Mevrouw Klootwijk.

Mevrouw Klootwijk: Dank u wel, voorzitter. Ook wij moedigen het participatie-initiatief van De Eigen Wijs natuurlijk aan. Dit is, mijns inziens, ook een goede manier om kinderen te betrekken bij de politiek. Wel zouden wij het leuk vinden om het verder te trekken en dan bijvoorbeeld ook de buurt en de kinderen van WormerWieken erbij te betrekken, zodat het echt een buurtproject wordt en iedereen zich er betrokken bij voelt. Wij hopen dat dat tot stand kan komen. Verder, om vooruit te lopen op een onderzoek naar de jongeren, ik sprak toevallig van de week vier jongeren in de leeftijd van, denk ik, zestien/zeventien – heren, als jullie ouder zijn, het spijt mij – en stelde dit voor: stel je voor dat de skatebaan vervangen gaat worden, gaan jullie daar dan gebruik van maken? Zij misten ontzettend een plek waar zij naartoe konden gaan, ook al is dat er nog wel voor een gedeelte. Maar dat wil ik even meegeven. Dat dit een spontaan gesprek was tussen mij en die jongeren en dat zij daar ontzettend behoefte aan hebben om weer daar naartoe te kunnen gaan. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Fens in tweede termijn.

Mevrouw Fens: Nou, erg fijn dat de wethouder zegt: ja, dit is toch eigenlijk de marsroute die ik voor mij zie. Ja, daar is wel een en ander misgegaan in de communicatie. Dan kijk ik niet meteen naar de sociale media, maar met name ook naar de krant. Maar fijn dat u hier uw verhaal aangeeft. Ik zie deze motie als een steuntje in de rug voor de uitvoering, want ik hoor van u aan de ene kant, de offerte van die funbox hadden wij al aangevraagd, maar die is helaas verlopen. De motie pleit ook voor een zo spoedig mogelijke afwikkeling. En het tweede kwartaal 2022 kan zomaar over de zomervakantie heen worden en dat is toch echt te laat. Zo een participatietraject is ingewikkeld. Vandaar dat de motie ook in twee delen is gesplitst, zodat daar ook wat meer tijd is. Ik betreur het dat het participatietraject dat er was, is stilgevallen, maar ik hoor u ook zeggen dat u het belangrijk vindt om dat weer op te pakken. De motie zie ik als een steun in de rug en een aanmoediging voor tot een snelle afwikkeling.

De voorzitter: Andere fracties nog in tweede termijn. Ik heb het gevoel dat u het behoorlijk met elkaar eens bent. De heer Van Wanrooij en daarna de heer Kramer.

De heer Van Wanrooij: Het is de laatste keer dat u mij vanavond hoort. Ik ben blij met de opmerking van mevrouw Fens, dat het een steun in de rug is van de wethouder, want eigenlijk en dat geeft de wethouder ook aan, maar dat was ook in de beantwoording die wij na de ontvangst van deze motie kregen, staat alles waar hij mee bezig is er al in, dus ik ben het ermee eens, als het inderdaad een steun in de rug is. Ergens mis ik nog steeds de aansluiting, waarom deze motie werd ingediend ten opzichte van al de beantwoordingen van de vragen, want volgens mij waren die meer dan voldoende beantwoord. Nog wel een ding, daar ben ik het wel mee eens, social media, dat weten wij, als VVD, maar daar weten alle politieke partijen wat van. Voor je het weet, giert er van alles door je mailbox en is het niet meer te houden. Maar een ding blijft toch interessant in deze tijd en dat is… er wordt gesproken over een sponsorloop. Dat lijkt mij een interessante uitdaging, want we zitten in lockdown, school dicht, et cetera. Daar zou ik graag een antwoord op willen hebben, want ik vind het heel goed als initiatieven door de kinderen worden gedaan. En tegen wethouder Berkhout zeg ik, morgenochtend gewoon dat ding bestellen.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de beantwoording van het college, van de wethouder. Het bevestigt mijn indruk dat de motie eigenlijk punten in zich heeft die in de schriftelijke beantwoording al zijn verwoord, dus vanuit dat oogpunt zou je het kunnen beschouwen als overbodig. Als je het beschouwt als steuntje in de rug, ja, het roept niet op tot iets wat niet al wordt gedaan, dus steunen of niet steunen van zo een motie is eigenlijk lood om oud ijzer, want het gebeurt al. Wat ik wel zie, is dat er in feite nu wordt gesproken over twee separate projecten. Project 1, dat is het vervangen van de funbox. Nou, dat is in gang gezet. Dan ben ik het eens met wat mijnheer Van Wanrooij zegt, wethouder, morgen dat ding bestellen en zorgen dat het zo snel mogelijk wordt geplaatst. Daarnaast een participatietraject om te kijken of we die plek aantrekkelijker kunnen maken, dat wij daar wat meer voorzieningen neer kunnen zetten. Je zou er ook nog aan kunnen denken om misschien dat plekje iets te verplaatsen waardoor je nog iets meer ruimte hebt. Ik weet niet wat de mogelijkheden zijn, maar dat daar wat meer tijd voor moet worden genomen, gewoon alleen al vanwege de ambtelijke capaciteit. Ook de zorgvuldigheid, dat lijkt mij evident. Dat is eigenlijk, zoals wij op dit moment in deze motie staan.

De voorzitter: Betekent dat, dat u voor gaat stemmen?

De heer Kramer: Ja, ik zeg al, het maakt eigenlijk weinig uit. We kunnen gewoon voor stemmen. Ik gun… Ja, waarom niet.

De voorzitter: Oké. Nou, dat zullen de indieners leuk vinden, denk ik. Oké.
De heer Berkhout, in tweede termijn. Nog behoefte aan een reactie of is alles gezegd?

Wethouder Berkhout: Nee, hoor, want er is ook nog een vraag aan mij gesteld.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Zo een motie werkt natuurlijk ook als signaal naar bijvoorbeeld De Eigen Wijs, dat zij zien hoe de raad reageert op datgene wat zij hebben voorgesteld. In die zin kan ik er ook heel goed mee leven. Dat terrein is 34,94 meter bij 12,75 meter. Ik weet niet of ik het… ik kan het zo niet zien, maar het gaat om deze funbox. Dat rode kruis, dat is wat is weggehaald en dat is waar wij al met de leverancier contact over hebben. Die offerte gaan we vernieuwen. Bijna gelijktijdig gaan we dan een nieuwe bestellen. Ik ga ervan uit dat dit gaat lukken. Of dat ook voor de jeugd van veertien, vijftien, zestien, zeventien is, dat weet ik

niet, want er is daar wel eens meer iets geprobeerd en dat was al heel snel weer stuk, dus je moet ook heel goed nadenken, dat hoor ik ook u zeggen, over de uitbreidingen die je daar doet. Het laatste dat ik wil zeggen, dat is de opmerking van de heer Van Wanrooij; ja, we zien een sponsorloop. Ja, natuurlijk zal dat binnen de huidige coronamaatregelen heel lastig zijn, maar het is nu ook heel koud buiten. Laten we eerst eens even kijken naar de plannen. Maar ik vind het zo een sympathiek idee, dat als wij in het voorjaar die kans krijgen en wij weten ook een beetje wat noodzakelijk is, dan laten wij dat niet los en gaan wij daar met onder andere de school De Eigen Wijs over in gesprek. Dat is mijn bijdrage, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. We gaan naar de besluitvorming over deze motie. Dan ga ik eerst even kijken of er nog stemverklaringen zijn. Is alles gezegd? Toch nog stemverklaringen. De heer Sanders.

De heer Van Wanrooij: Ja, o!

De voorzitter: O, ja, is dat akkoord? Ja, u bent van dezelfde partij, dus u mag zelf even zeggen wie als eerste gaat.

De heer Sanders: De heer Van Wanrooij krijgt van mij het eerste recht, uiteraard.

De voorzitter: Oké.

De heer Van Wanrooij: Het is een beetje moeilijk digitaal natuurlijk, want je zit niet naast elkaar. Ik weet niet wat de heer Sanders gaat zeggen, in een democratie mag iedereen dat zelf vinden, maar een steun in de rug zien wij zitten. Op die basis zullen wij dit steunen.

De voorzitter: Oké. De heer Sanders.

De heer Sanders: Natuurlijk ben ik het met de heer Van Wanrooij eens, maar ik wil toch nog wel even beamen, dat ook al vertelt de ANWB 's ochtends niet dat er file in de Groene Wig staat, vanwege het grote aantal kinderen dat naar de funbox gaat – ik heb weer een woord erbij geleerd – maar ik kan wel beamen dat het hier spertime loopt 's ochtends vroeg, tussen de middag en waren dat twee, drie jaar geleden de wat oudere tieners, het zijn nu allemaal leuke kinderen van acht, negen, tien jaar, met stepjes. Dat is echt gewoon de corona-activiteit van dit jaar. Ik hoop dat de wethouder elke leemte in tijd kan verkorten, want er is een enorme behoefte aan. Ze komen blij terug en zij gaan gelukkig ook blij heen. Dat wil ik even toevoegen, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zag net nog iemand voor een stemverklaring. Mevrouw Klootwijk, denk ik. Ja, gaat uw gang.

Mevrouw Klootwijk: Ja, nou, het is meer een vraag aan de wethouder, want ik stelde net voor om bijvoorbeeld ook de WormerWieken erbij te betrekken en niet alleen de kinderen van De Eigen Wijs, aangezien de kinderen van WormerWieken daar ook gebruik van maken. Ik vroeg mij dus af hoe de wethouder dat zag.

De voorzitter: Ja, wij zitten eigenlijk al in de stemverklaringen, mevrouw Klootwijk. Mag ik u adviseren om dat na de vergadering nog eens met de heer Berkhout te bespreken?

Mevrouw Klootwijk: Ja, hoor, dat mag.

De voorzitter: Ja? Heel goed. Even kijken. Nog andere stemverklaringen? Nee. Is er behoefte aan stemming? Nee. Dan is dit voorstel unaniem aangenomen. Dank u wel. Dan gaan we naar het laatste officiële agendapunt.

20. Motie vreemd VVD Zaanoeverontwikkeling

De voorzitter: Ik wil graag het woord geven aan, ik denk, de heer Sanders.

De heer Sanders: U schat dat goed in. Dank u wel, voorzitter. Ik wil, als dat mag – meestal zegt u dat dat mag, dus ik denk, ik vraag het maar – even de motie inleiden. Het is zo lang, dat ik denk, bij het voorlezen zou ik het gewoon bij 'draagt het college op' willen houden, want het hoeft toch niet helemaal voorgelezen te worden?

De voorzitter: Ik adviseer u zelfs om allen het dictum voor te lezen, dus alleen 'draagt het college op', want dat is een mogelijkheid binnen ons Reglement van Orde en dat scheelt ook weer heel veel tijd.

De heer Sanders: Maar het houdt, denk ik, ook de focus bij waar het om gaat. Dank u wel, voorzitter. Ik wil dit even inleiden. Er is het afgelopen anderhalf jaar veel gezocht om vanuit de raad een signaal aan elkaar af te geven; wat weet jij nou van de Zaanoever? Wat weet ik en wat weet een ander? En aan het college. Die samenwerking met het college ging niet echt makkelijk, moet ik zeggen. Wat stroef. Toch een beetje de sfeer, wij weten wat goed voor jullie is. Wij hebben toch mooie plannen? Wij zijn procesmatig toch zo goed bezig? Maar we bouwen samen aan dit dorp, als raad, en dan is het ook gewoon goed om je te laten informeren. De heer Kindt heeft dat heel goed op de agenda gezet, met de expertmeeting. Dat je ook met elkaar door die strook gaat. Wat ik eigenlijk een beetje mis is, dat wij de resultaten van die twee sessies, met de goede discussie na afloop, vastleggen. Daarom ben ik te rade gegaan bij de andere fracties, hoe leg ik dat nu vast? De een vond de motie vreemd te vroeg. De ander te laat. De ander te uitgebreid. We hebben daarom besloten om het gewoon in de raad te brengen, want dan is er in ieder geval, met deze motie en met het verslag van deze vergadering een visie van de opstellers van deze motie over het resultaat vastgelegd, want daar gaat het ons om. Dat die resultaten worden vastgelegd en dat eenieder zijn voordeel daarmee kan doen in deze collegeperiode en de volgende. Dan luistert het natuurlijk nauw hoe je dat 'draagt het college op' formuleert. Nou, voorzitter, er zijn wel twintig versies geweest en op een gegeven moment geef je er een klap op, want dan komt de vergadering eraan. De motie is ongeveer gistermiddag ingediend. Ik hoop dat iedereen ziet dat er is gewikt en gewogen om het zo te formuleren dat iedereen de kans heeft om voor te stemmen, maar ik wacht dat rustig af. Daarom zal ik die drie, vier, vijf zinnen voorlezen.

MOTIE VREEMD
Zaanoeverontwikkeling
Onderwerp: vaststellen van de resultaten van twee jaar raadsverkenning Zaanoeverontwikkeling

"De raad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen d.d. 21 december 2021:

overwegende dat:

- de raad zich op 31 maart 2021, tijdens een expertmeeting uitgebreid heeft laten informeren over de stappen en processen binnen ruimtelijke ontwikkelingen, als vervolg op de motie van 23 juni 2020;
- deze meeting is gevolgd door een werkbezoek op 30 oktober jl., aan de Zaanoever, van Bartelsluis tot Prins Clausbrug, met een discussie over kansen en mogelijkheden;
- De raad over de lopende ontwikkelingen binnen het Zaanoevergebied nadien is geïnformeerd;

- de gemeente binnen de MRA medeverantwoordelijkheid draagt voor woningbouw en de daaraan gekoppelde bouwopgave, ook omwille van starters in alle leeftijden, koop en huur, zoals we in zienswijzen aan de MRA regelmatig hebben doen blijken;
- de omgevingsvisie ter inzage ligt, waarin de transformatie van de Zaanoever in hoofdlijnen genoemd staat, verwijzend naar het Masterplan Zaanoever, ten behoeve van het maken van een stedenbouwkundige visie Zaanoever;

constaterende op basis van deze expertmeeting en werkbezoek dat:
- het amendement van 7 mei 2019 correct door de raad is omarmd, zodat nu de bovenwijkse kosten bij ontwikkelingen in onze Zaanoever, voor het kavel Veerdijk 44 en ontwikkelingen nadien, bij de ontwikkelaar in rekening kunnen worden gebracht;
- we als raad met het college voor de Zaanoeverontwikkeling een stap voorwaarts hebben gezet met het op 26 februari 2019 vaststellen van het Masterplan Zaanoever, maar dat het vigerende structuurplan uit 2014, met het daarop nog gebaseerde bestemmingsplan, alsmede de ontwerpomgevingsvisie Wormerland, nog geen ruimte en stimulans voor de woningbouw geven die voor de wachtlijsten in onze gemeente en de MRA zo naarstig nodig is;
- dat genoemde expertmeeting en werkbezoek hebben opgeleverd dat een aantal van de bezochte locaties in onze Zaanoever een verdiepingsslag voor meer woningbouw kunnen hebben, om te verwerken in de te maken stedenbouwkundige visie Zaanoever en in het (vigerende) bestemmingsplan;
- daarbij voor een vijftal locaties richtinggevende gedachten werden uitgesproken, wetende:
  1. de Bartelsluisbuurt ruimte voor aanvullende woningbouw heeft, hetgeen goed kan samengaan met het versterken van de toeristische functie;
  2. de bedrijvenzone tussen Lassie en Olam verrommelt en leegstand kent, waardoor een kans voor combinaties van wonen en werken ontstaat;
  3. de randen rond het plan Zaandriehoek voor woningbouw in aanmerking kunnen komen, als bedrijven zich verplaatsen;
  4. verdere uitbreiding van de silo-opslag kritisch moet worden bekeken omwille van onder drie genoemde samen met het te bereiken ambitieniveau;
  5. dat de strook recreatiewoningen voorbij de Prins Clausbrug upgrading behoeft;

draagt het college op:
- de resultaten van de genoemde expertmeeting en het werkbezoek voor de Zaanoeverontwikkeling mee te nemen, daarover met de aankomende nieuwe raad het gesprek te voeren omwille van een hoog ambitieniveau voor meer woningbouw, ook voor starters, oud en jong, in koop en huur, zodat de formele condities daarvoor op een zo kort mogelijke termijn worden aangepast, zonder de aanwezige bedrijven en industrie in hun huidige mogelijkheden op voorhand te willen beperken;

en gaat over tot de orde van de dag".

Zo hebben wij het geformuleerd. Ik geef het graag aan u terug, ter behandeling. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, voor het indienen van deze motie. Ik kijk even wie in eerste termijn het woord wil voeren. Dat is mevrouw Fens van GroenLinks. Gaat uw gang.

Mevrouw Fens: Dank u wel. Mijnheer Sanders, bedankt voor het indienen van de motie, maar ik denk dat de motie te vroeg komt. Het is zo dat begin 2022 het beeldkwaliteitsplan Zaanoever aan de raad zal worden aangeboden. Verder zal het ook zo zijn dat de omgevingsvisie in 2022 ter vaststelling, aan de raad zal worden aangeboden. Daar is de Zaanoevervisie in verwerkt. GroenLinks is toch van mening dat op basis van die stukken beter beoordeeld kan worden of een motie of een amendement van de raad nog nodig is. De

raad kan dan gebruikmaken van de indrukken die zijn opgedaan tijdens het werkbezoek Zaanoever. Ik denk dat dat een beter moment zou zijn voor een motie. Daar voeg ik aan toe, dat GroenLinks van mening is dat je op dit moment niet kunt zeggen dat het structuurplan of een Zaanoever …?, dan wel de (?, 2:16:36) – iemand heeft de microfoon openstaan, denk ik. Het galmt enorm.

De voorzitter: Het is alweer uit. Gaat u verder.

Mevrouw Fens: GroenLinks is van mening dat je op dit moment niet kunt zeggen, dat belemmeringen worden opgeworpen voor woningbouw, kijkend naar het structuurplan of naar de Zaanoevervisie, dan wel de ontwerpomgevingsvisie. Dat betekent dat de motie voor GroenLinks op dit moment geen toegevoegde waarde heeft. Wellicht op een later moment wel. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. Zijn er nog fracties die daar anders over denken of daar een aanvulling op willen doen, in de eerste termijn? Albert Stol. Ja, mijnheer Stol, van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Stol: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Wij zijn het eens met hetgeen door mevrouw Fens, namens de fractie van GroenLinks naar voren is gebracht. Wij zullen deze motie ook niet steunen. Inderdaad, de omgevingsvisie is in mei dit jaar ter visie gelegd. De zienswijze kennen wij nog niet. Het lijkt ons ook zinniger om, als dit in de raad komt en wij menen ook dat dit dit voorjaar, wellicht in januari 2022, het geval zal zijn, om datgene dat is verwoord in een motie, bij de overwegingen en dergelijke, om dat dan te betrekken bij de bespreking van die omgevingsvisie. We hebben dan dus ook kennis van de zienswijzen die zijn ingebracht. Ook nog wel een ander punt. Het is eindelijk zover dat wij gaan bouwen in de Zaandriehoek. Op 15 november 2021 hebben wij kennis kunnen nemen van de plannen. Door de inrichting van dit deel van de Zaanoever nu weer ter discussie te stellen, zou de bouw van die 250 nieuwe woningen wellicht vertraagd dreigen te worden. Dat zouden wij toch ten zeerste betreuren? Immers de woningnood is hoog, dus ook de urgentie om te bouwen. Dat is het geval. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Kindt, PvdA.

De heer Kindt: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, onze fractie heeft veel waardering voor het enthousiasme en de inventiviteit van de heer Sanders, hoe om te gaan met dit gebied en hoe wij de bouwopdracht zo goed mogelijk invullen en zo passend mogelijk bij wat onze gemeenschap nodig heeft. Echter, wat mevrouw Fens en ook de heer Stol zegt, daar zit een waar punt in. Die omgevingsvisie kunnen wij straks inzien, met alle zienswijzen die daarbij zijn gegeven. Laten wij dan nog even geduld hebben en dat eerst even afwachten. Het zou mij een lief ding waard zijn, als de heer Sanders deze motie nog even terug zou nemen en eerst nog even de omgevingsvisie afwacht. Tot zover, in eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kramer, D66.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd. Het opstellen van een plan voor een gebied dat is gewoon een zorgvuldig proces. Ik herken, nou ja, ik weet hoe de heer Sanders erin staat, hij is gepassioneerd bezig om onder andere de woningbouw van de grond te krijgen, dat waardeer ik ook, alleen ik ben het met de vorige sprekers eens. Je moet dit wel in het complete plaatje zien. We hebben een ontwikkelingstraject voor de Zaanoever. We hebben de omgevingsvisie die inderdaad ter inzage ligt. Ik wil dat hele verhaal bekijken, voordat we nu uitspraken zouden gaan doen die dat proces mogelijk in de weg zouden zitten. Ik ben het dus eens met, volgens mij, mijnheer Kindt, in een oproep richting mijnheer Sanders om deze motie aan te houden, want het bevat zeker elementen die op mij positief

overkomen, maar wel in het bredere plaatje. Dat bredere plaatje heb ik op dit moment gewoon nog niet. Dat is even mijn oproep richting de indiener van deze motie, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Sanders, wilt u al meteen reageren of zal ik eerst naar de wethouder gaan?

De heer Sanders: O jee, ik heb altijd moeite met twee vragen. Ga maar eerst naar de wethouder, voorzitter.

De voorzitter: Oké. Ja, het was maar een multiple choice hoor. Oké, goed.
De heer Halewijn, namens het college in de eerste termijn. Gaat uw gang.

Wethouder Halewijn: Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat er tussen mij en mijnheer Sanders verschillen zijn, maar ook wel een aantal overeenkomsten. Ik denk dat een hele belangrijke overeenkomst zit in het feit dat wij allebei ongeduldig zijn en dat wij wat vaart willen brengen in de ontwikkelingen die er allemaal plaats moeten vinden. Ik heb dat ongeduld ook. Dat weten mijn collega's ook. Die tikken mij ook wel eens op de vingers om mij dan weer even tot rust te manen. Dat herken ik ook wel in uw motie. Ik herken trouwens ook iets anders in uw motie. Dat zal u waarschijnlijk ook opgevallen zijn, maar er staan opeens allemaal borden van de VVD langs de weg met bouwen, bouwen, bouwen. Daar refereert deze motie, volgens mij, ook heel duidelijk aan, want ik zie allerlei overwegingen en constateringen die betrekking hebben op woningbouw. Maar ja, ik wil u wel in overweging geven dat, wij hebben met elkaar tot op heden alleen nog maar de Zaanoevervisie vastgesteld. In die Zaanoevervisie hebben wij die drie deelgebieden benoemd. In die drie deelgebieden praten wij natuurlijk wel over wonen, maar daar zitten nog veel meer elementen in. Dan hebben we het over cultureel erfgoed. We hebben het over recreatie-/verblijfsgebied. We hebben het over werken. Dus, er zitten meerdere aspecten in. Ik vind het nu best wel gevaarlijk om er nu één aspect uit te halen en dat dan heel sterk te … (geluid valt weg 2:23:48). Los van een aantal constateringen die niet kloppen, maar dat is nu niet zo relevant, dat is ook niet voorgelezen, is er wel één constatering waar ik wel wat vraagtekens bij heb. Dat is die constatering waarbij u eigenlijk zegt, dat de aanwezigheid van een aantal bedrijven in dat gebied, misschien wel niet meer langer gewenst is. Nou, ik weet niet of dat een uitspraak is die de VVD past, het is in ieder geval niet een uitspraak die wij, als college, op dit moment zouden willen overnemen. Wij zijn en dan kom ik even op het ongeduldige, op dit moment echt keihard bezig om een hele serie producten op te leveren. Op te leveren aan de raad. Op te leveren aan de gemeenschap. Dan heb ik het over de omgevingsvisie. Dit is al een paar keer genoemd. Het beeldkwaliteitsplan. Daar zit helaas toch weer vertraging in, in die zin dat dit vermoedelijk ook nog ter visie gelegd zou moeten worden. Maar dat betekent dat wij dat stuk in januari 2022 in het college gaan behandelen. Daarna wordt het ook vrijgegeven voor de tervisielegging, dus dan heeft u daar ook zicht op. Wij zijn aanstaande met een aantal zaken rondom de Zaandriehoek. We hebben vanmiddag in het college nog gesproken over een soort van visie op het recreatieve stuk. Kortom, er zijn heel veel zaken die nu echt op 90, 95, misschien zelfs op 99% liggen. Ik zou u willen vragen om toch wat geduld te hebben. Ik weet dat het moeilijk is. Ik heb het ook niet. Ik zou ook zo graag willen, dat het allemaal al klaar was, maar ik denk dat u dan een feest van herkenning heeft in zeker vier van de vijf punten die u heeft genoemd. Er is één punt, daar hebben wij, denk ik, met elkaar wel een wijze les geleerd. In die botentocht. Dat is dat verrommelde stukje, dat u ook daarin noemt. Ik zou u willen adviseren, als die stukken klaar zijn, dan nog eens met elkaar te kijken hoe wij met name op dat stuk gericht, heel concreet, nog met plannen zouden kunnen komen. Maar niet eerder dan dat met name het beeldkwaliteitsplan, want dat geeft echt heel veel richting aan de zaken die u vraagt, voordat dat stuk er ligt, dit stuk toch nog eventjes op te houden. Voor zover, denk ik, voorzitter, even een reactie vanuit het college.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer Sanders, ik beluister waardering, maar toch ook een aantal overwegingen en verzoeken om uw motie aan te houden. Ik zou zeggen, neem ons in tweede termijn mee in uw vervolg.

De heer Sanders: Dat zal ik doen, voorzitter. Weet je, wij zijn ook vertegenwoordiger van de inwoners. En ik ben, als ik thuis ben, als deze vergadering is afgelopen, net zoals mijn medefractiegenoten en anderen ook gewoon inwoner. Dan is er wel eens onbegrip over hoe een gemeente, een gemeentelijk apparaat, denkt goed bezig te zijn en hoe je als burger denkt, hoe krijgen zij het voor elkaar? Waarom duurt dit allemaal lang? Of wie heeft dit nou kunnen verzinnen? Dus het is ook wel eens goed om het resultaat van de raad, van deze sessies, gewoon vast te leggen. Dat hebben wij gemist. Dat wordt met deze motie gepoogd. Gezien de woorden die zijn gezegd, want een motie of een facet van een motie die wordt aangenomen is natuurlijk waardevoller in het openbaar bestuur dan een motie voor de bühne, zullen wij voorstellen de behandeling van de motie uit te stellen. Maar toch, in januari of februari 2022 komt het op tafel, in welke vorm dan ook. Als dan de producten van deze mede ongeduldige wethouder er nog niet liggen, dan zullen wij toch die motie weer inbrengen, want het is belangrijk dat deze collegeperiode en het resultaat van deze raad wordt vastgelegd over de brug heen, naar de volgende raad. Twee kleine inhoudelijke opmerkingen, als dat mag, voorzitter, dan sluit ik af. In ieder geval is gepoogd de woorden zo te formuleren dat bedrijven daar geen negatieve houding in kunnen lezen, maar het klopt. Het is een kunst om in een gebied waar bijna geen woningbouw is, woningbouw te krijgen. Dat betekent dat een verdrukte formule zich erin moet bevechten. Dat komt ongeduldig en misschien wel drammerig over, maar zo is het nu eenmaal. Anders blijft het, zoals het was. En er zijn veel verrommelende structuren, waarbij je je moet afvragen of daar nog wel bedrijvigheid plaatsvindt. Wij hebben het natuurlijk niet over de drie grote fabrieken en een paar pareltjes in dat gebied, waar actieve bedrijfsvoering wordt gevoerd. Dus die twee punten, belangrijk dat het wordt vastgelegd. Natuurlijk, woningbouw moet zich bevechten. Dat zie je in de hele Zaanoever. Dat is ook in Zaanstad geen makkelijk proces geweest, maar zij zijn wel 25 jaar eerder begonnen, dus wij beginnen haast te hebben. Ik dank mijn collega's en de wethouder voor de positieve woorden, maar helaas, zal ik mijn ongeduld niet inleveren, maar wel even tijdelijk in de koelkast stoppen, want het is beter om het jaar in harmonie te eindigen. Maar dat is niet aan mij, dat is aan de voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Sanders. Deze motie beschouw ik dan als aangehouden of als voorlopig ingetrokken? Aangehouden?

De heer Sanders: Aangehouden. Ja.

De voorzitter: En kunt u ook aangeven tot wanneer, want…

De heer Sanders: Uiterlijk februari 2022.

De voorzitter: De raadsvergadering van februari 2022?

De heer Sanders: Uiterlijk, ja.

De voorzitter: Oké, goed. Dan hebben wij dat opgeschreven. Hartstikke goed. Dan is dit agendapunt afgesloten.

21. Sluiting

De voorzitter: Dan kom ik inderdaad bij de sluiting van deze vergadering. Ik wil jullie allemaal heel hartelijk bedanken voor jullie inbreng. Niet alleen tijdens deze vergadering, maar in het hele afgelopen jaar. Collegeleden, hartelijk dank ook voor uw bijdrage in deze vergaderingen en natuurlijk ook iedereen die de vergaderingen vanuit huis volgt, onze

burgerraadsleden, maar ook andere belangstellenden. Dank voor uw interesse en dank voor uw bijdrage daaraan. Wij gaan het hier afsluiten, maar wij gaan, als gemeenteraadsleden en burgerraadsleden zo meteen nog even verder op een andere plek. Een andere digitale plek. U heeft daar een aparte link voor gekregen. Dan hebben wij nog een kort, afsluitend moment onder elkaar om stil te staan bij het afgelopen jaar en de feestdagen die eraan komen. Voor nu, voor iedereen die daar niet bij zal zijn wil ik zeggen, de heer Doorn? Ik wil niet zeggen, de heer Doorn, tegen hem, maar mijnheer Doorn wil iets zeggen, volgens mij.

De heer Doorn: Voorzitter, dank u wel. Ik zou het waarderen als u namens de raad onze bevolking voor de komende dagen in ieder geval fijne dagen wenst en een 2022 dat niet te vergelijken zal zijn met dit jaar en daarna afsluit. Ik denk dat die woorden misschien wel gewenst zijn bij de laatste raadsvergadering van dit jaar.

De voorzitter: Ja, u onderbreekt mij eigenlijk, terwijl ik op weg ben daarnaartoe, dus ik kan niet anders dan dat onderstrepen. Iedereen die ons volgt, wens ik natuurlijk hele mooie dagen in een bijzondere tijd. Ik zou zeggen, blijf veilig met elkaar. Wees zuinig op elkaar en zoek de verbinding op deze komende dagen. Dat hebben wij hard nodig. Dan zien wij elkaar hopelijk in gezondheid weer terug in 2022. En aan u, gemeenteraadsleden, heel graag zo meteen tot ziens in de volgende link. Tot zo!

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/04
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21 december 2021
Portefeuillehouder	A.J. Michel-de Jong
Opsteller	M.A. Bremmer
Afdeling/team	Ruimte/GO
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Vaststelling Erfgoednota Wormerland 2021-2025

Kern van het voorstel
Het erfgoed wordt steeds meer van belang geacht, omdat het huidige generaties een beeld geeft van het verleden en het bijdraagt aan onze culturele identiteit. De kaders voor het behoud van monumenten en erfgoed liggen vast in de Erfgoedverordening. De kaders voor het beleefbaar maken van erfgoed zijn recent vastgesteld in de Nota Recreatie en Toerisme. In de voorliggende Concept Erfgoednota worden kaders voorgelegd voor het verbinden van erfgoed met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De concept *Erfgoednota Wormerland 2021-2025* is d.d. 15 december 2020 ter consultatie behandeld in de raad. De concept nota is door het college vanaf 25 januari jl. tot en met 8 maart jl. ter inzage gelegd. Tijdens de inspraakperiode zijn er 2 inspraakreacties ontvangen. Voorstel is om de bijgaande *Erfgoednota Wormerland 2021-2025* en de *bijgaande nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025* ongewijzigd vast te stellen.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. De nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen 2. De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen

Bijlagen
B1 Erfgoednota Wormerland 2021-2025 B2 Nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Aanleiding Het erfgoed wordt steeds meer van belang geacht, omdat het huidige generaties een beeld geeft van het verleden en het bijdraagt aan onze culturele identiteit. De kaders voor het behoud van monumenten en erfgoed liggen vast in de Erfgoedverordening. De kaders voor het beleefbaar maken van erfgoed zijn recent vastgesteld in de Nota Recreatie en Toerisme. In de voorliggende Concept Erfgoednota worden kaders voorgelegd voor het verbinden van erfgoed met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Wormerland wil deze laatste ontwikkeling stimuleren en wil dat ons cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit richting gaan geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen binnen onze gemeente. Om het erfgoed een plek te geven als onderlegger voor ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is deze nota 'Erfgoed in ontwikkeling' opgesteld. Op basis van deze notitie kan erfgoed zo een rol gaan spelen in de inpassing van hedendaagse ontwikkelingen, zoals de energietransitie en de klimaatadoptatie. Er is een uitgebreid participatie- en communicatietraject gevoerd met betrokkenen bij de totstandkoming van de nota. Voor de begeleiding van de erfgoednota zijn er externe specialisten ingehuurd. Omdat de erfgoednota een deelproject is van de omgevingsvisie Wormerland, is deze opdracht uitgevoerd door Bureau Witteveen en Bos. Tijdens de participatiesessies, de kernwaardensessie en de verhaallijn in 2017 zijn drie conceptverhaallijnen geformuleerd, die Wormerland vertegenwoordigden. In de kernwaardensessie zijn kernwaarden geselecteerd, die voor Wormerland van belang zijn en welke kernwaarden meegenomen dienen te worden in het toekomstig beleid. Wat in beide sessies als belangrijkste aandachtspunt naar voren kwam, is om het unieke verhaal van Wormerland meer zichtbaar maken. Vervolgens zijn de kernwaarden samen met vertegenwoordigers uit het erfgoedveld, ambtenaren en initiatiefnemers uit het ruimtelijke en economische veld omgezet naar een bruikbaar ontwikkelperspectief: een 'verhaallijn' voor de toekomst. Uiteindelijk bleek de verhaallijn `Wereldse Weide' de meest aansprekende. De verhaallijn 'Wereldse Weide' is in deze nota vertaald in de onderstaande drie kenmerkende gezichten van Wormerland. Deze vertaling is noodzakelijk om alle verschillende aspecten, volgend uit de diversiteit die de gemeente Wormerland zo kenmerkt, een plek te geven in het erfgoed beleid. 1 `Weids en landelijk Wormerland' biedt ontwikkelingskansen voor de open veenweidegebieden en de droogmakerijen; 2 `Wormerlandse industrie en handelsgeest' benut het rijke handel- en industrieverleden van Wormerland om een aantrekkelijk en levendige Zaanoever te ontwikkelen; 3 `Kleinschalig en dorps Wormerland', waar erfgoed in de dorpen wordt ingezet om de ruimtelijke kwaliteit van het kleinschalige en dorpse karakter van Wormerland te benadrukken. Gewenst resultaat: De verhaallijn van Wormerland 'Wereldse Weide' is samen met het monumentenbeleid en het beeldkwaliteitsplan Zaanoever de aanjager geweest van de behoefte om

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
erfgoed in ruimtelijke stukken meer een plek te geven. Op die manier worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd de geschiedenis van Wormerland te respecteren, inspirerend te laten zijn, of misschien wel opnieuw zichtbaar te maken. De geschiedenis van Wormerland kan op deze manier betekenisvol doorgegeven worden aan volgende generaties. <u>Voorstel:</u> De raad wordt voorgesteld De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 en de nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen

Alternatieven (incl. argumenten)
Binnen de ambitie die de raad heeft bepaald voor het erfgoedbeleid zijn slechts beperkte alternatieven mogelijk. Het voorliggende beleid gaat in op alle aandachtspunten waarvan u heeft aangegeven deze belangrijk te vinden voor het behoud van erfgoed in de toekomst. Met een keuze om de nota niet vast te stellen, blijft onduidelijkheid bestaan over de wijze waarop de gemeente met haar cultuurhistorisch erfgoed omgaat. Helderheid is gewenst over de paraplufunctie die de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vervult voor onder meer de Nota Toerisme en Recreatie en de Erfgoedverordening. Het afzien van de vaststelling van de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 is dan ook geen goed alternatief.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
- Inventarisatie van erfgoed geeft waardering aan nieuwe objecten en gebieden waar bewoners bij betrokken zijn, die dit als negatieve belasting kunnen ervaren. Door een degelijk communicatietraject te voeren, wordt de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 aan bewoners en belanghebbende organisaties gepresenteerd en draagvlak gecreëerd. - Vaststellen van erfgoedbeleid kan leiden tot verplichtingen bij ruimtelijke ontwikkelingen. De omgang met erfgoed bij een ruimtelijke ontwikkeling is maatwerk en zal in samenspraak met initiatiefnemers plaatsvinden.

Financiële gevolgen	
Toelichting In de begroting 2019 is er € 20.000 budget beschikbaar gesteld voor het maken van de erfgoednota. Hiervan was € 10.000 in 2019 begroot en € 10.000 in 2020. In 2019 is € 7.938 uitgegeven. Eind 2019 was 75% van de erfgoednota gefactureerd. Het resterende budget van 2019 (€ 2.062) is niet meegenomen naar 2020 maar vrijgevallen in het rekeningresultaat 2019. De reden hiervan is dat het budget in 2020 (€ 10.000) ruim voldoende was om de laatste 25% te betalen. Het restant budget 2020 is toereikend voor de totstandkoming van de Erfgoednota.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item.
Dekking binnen begroting?	Ja

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
- Afdeling Ruimte: Monumenten en Welstand - externe adviseurs Witteveen+Bos - Mooi Noord-Holland - Vereniging Zaans Erfgoed

Communicatie
De indieners van de inspraakreactie hebben een afschrift van de Nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 ontvangen en zijn geïnformeerd over de datum waarop de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 ter vaststelling wordt behandeld in de gemeenteraad. Daarnaast worden de inwoners en participanten op de hoogte gebracht van het raadsbesluit, via de gemeentepagina, huis-aan-huis bladen, de sociale media en via een persbericht.

Participatie
Ja Er is een uitgebreid participatie- en communicatietraject gevoerd met betrokkenen, zoals Mooi Noord-Holland, Vereniging Zaans Erfgoed en de adviseurs van Monumenten en Welstand (Ruimte) bij de totstandkoming van de nota. Voor de begeleiding van de erfgoednota zijn er externe specialisten ingehuurd. Omdat de erfgoednota een deelproject van de omgevingsvisie Wormerland is deze opdracht uitgevoerd door Bureau Witteveen en Bos.

Juridische aspecten en beleidskader
Wet ruimtelijke ordening, Afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

Duurzaamheid en klimaataspecten
Monumenten en andere karakteristieke historische panden zijn naar hun aard duurzaam. Ze zijn vaak eeuwenoud en vervuilen het milieu niet (meer) door hun zeer zuinige materiaalgebruik. Ook de instandhouding van monumenten is duurzaam: behoud van historische materialen, technieken en details gaat altijd voor vernieuwen. instandhouding en ontwikkeling van erfgoed zijn van belang. Daarnaast kunnen gebiedskenmerken en lessen uit het verleden inspiratie bieden voor de opgaven waar we voor staan. Door de kracht van ontwerp kunnen de oude waarden een plek gegeven worden in de leefomgeving van de toekomst.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Vaststelling Erfgoednota Wormerland 2021-2025

RV-nummer: 2022/04
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit

1. De nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen;
2. De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Bijlagen bij Toelichting

Bijlage 2. Nota Inspraak en overleg

Hoofdstuk 1. Inleiding

De ontwerpnota Erfgoed Wormerland 2021-2025 is door de gemeenteraad van Wormerland op 15-12-2020 met een amendement vastgesteld waarna deze nota vanaf 25-01-2021 zes weken ter inzage heeft gelegen. Gedurende deze termijn van terinzagelegging kon eenieder een zienswijze inbrengen tegen de ontwerpnota Erfgoed Wormerland 2021-2025. Tijdens deze termijn van terinzagelegging zijn twee zienswijzen ontvangen. De samenvatting van deze zienswijzen, de gemotiveerde afweging en de hieruit voortvloeiende wijzigingen zijn in voorliggende `Nota van inspraak en overleg' opgenomen.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de ingekomen zienswijzen naar aard en inhoud samengevat weergegeven. De gemeentelijke reactie waartoe zij aanleiding geven is direct na desbetreffende zienswijze opgenomen. De reactie van het college van burgemeester en wethouders is gebaseerd op gemotiveerde afwegingen.

1.2 Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) stelt strenge eisen aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats). Om deze reden worden in deze Nota inspraak en overleg geen NAW-gegevens vermeld. In verband met de AVG zijn de inspraakreacties daarom geanonimiseerd. De werking van de AVG strekt zich niet uit tot de gegevens omtrent ondernemingen, die behoren tot een rechtspersoon en voor personen die beroepsmatig zijn betrokken bij de procedure, zoals advocaten en gemachtigden.

Hoofdstuk 2. Beoordeling zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de ingekomen zienswijzen naar aard en inhoud samengevat weergegeven. De gemeentelijke reactie waartoe zij aanleiding geven is direct na desbetreffende zienswijze opgenomen. De reactie van het college van burgemeester en wethouders is gebaseerd op gemotiveerde afwegingen.

Zienswijze nr. 1
Samenvatting

1. Als eerste vraagt reclamant zich waarom bij het ontstaan van Wormerland voorbij gegaan is aan het feit dat ver voordat de Zaanstreek zich in de 17e eeuw economisch ontwikkelde, de dorpen Jisp, Wormer en Neck al een grote economische reputatie hadden in handel en visserij (haring en walvisvaart);
2. Ten tweede geeft de reclamant aan dat de aanwezigheid van hennepkloppers bij inventarisatie van molens nooit gevonden zijn.
3. Reclamant geeft aan dat de beschrijving van de 'industriewand' langs de Zaan helaas onvolledig, onsamenhangend en fouten kent. Hij verzoekt om dit in hoofdstuk 2tekstueel te herzien.
4. Als laatste wijst reclamant op het feit dat het koetshuis naast de begraafplaats in Oostknollendam aangewezen is als gemeentelijk monument en niet als rijksmonument.

Gemeentelijke reactie

1. In de Erfgoednota Wormerland 2021-25 is de vermelding van de economische reputatie in handel en visserij aangepast tekst in hoofdstuk 2.
2. De aantekening van de hennepklopper is meegenomen in de nota.
3. De tekst in H2.4.1 is herzien op de punten, die aangegeven zijn door de reclamant.
4. De benoeming bij het koetshuis naast de begraafplaats in Oostknollendam is correct en is een rijksmonument (Monumentnummer 522165 in het Rijksmonumentenregister).

Zienswijze nr. 2
Samenvatting

1. De reclamant geeft aan dat in de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 er geen melding gedaan wordt van Varend Erfgoed. Voor de ontwikkeling van geheel Wormerland is de vloot van het Varend Erfgoed van groot belang geweest. Dit wordt niet beschreven in de nota.
2. Als laatste geeft de reclamant aan dat het belang van de waterwegen in Wormerland onderbelicht wordt.

Gemeentelijke reactie

1. Er wordt in H3.2.1 melding gemaakt van Varend Erfgoed. De vloot en de bijbehorende schepen, zoals de reclamant aangeeft in zijn zienswijze, worden genoemd in hoofdstuk 2 en 3.
2. De waterwegen in Wormerland zijn nu duidelijker aangegeven in de nota.

Erfgoednota

Erfgoed in ontwikkeling

Gemeente Wormerland

2021

Gemeente Wormerland

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 1

1 INLEIDING 2

1.1 Wat is de aanleiding voor de erfgoednota? 2

1.2 De drie kenmerkende gezichten van `Wereldse Weide' 3

1.3 Leeswijzer 3

2 ERFGOED IN WORMERLAND 4

2.1 Het ontstaan van Wormerland 4

2.2 Wormerland in haar omgeving 5

2.3 `Weids en landelijk Wormerland' 6

2.3.1 Landschappelijk erfgoed 7
2.3.2 Kenmerkende boerderijen en boerderijerven 9
2.3.3 Groen erfgoed 11

2.4 'Wormerlandse industrie en handelsgeest' 11

2.4.1 Industrieel erfgoed 11
2.4.2 Watererfgoed 14

2.5 'Kleinschalig en dorps Wormerland' 17

2.5.1 Dorpskernen 17
2.5.2 Beschermde dorpsgezichten 21
2.5.3 Kerkelijk erfgoed 21

2.6 Archeologie 22

3 AAN DE SLAG MET WORMERLANDS ERFGOED 24

3.1 Het ontwikkelmenu 24

3.1.1 Voorbeeldmenu's 25

3.2 Voorbeelden erfgoed in ontwikkeling 26

3.2.1 Pakhuizen Maas, Waal en De Schepel 26
3.2.2 Beschuitstoren van Wormer 27

4 UITVOER GEVEN AAN ONZE ERFGOEDVISIE 28

4.1 Ontwikkelen - verbinden van erfgoed en ruimtelijke ontwikkelingen 28

4.2 Verankering van erfgoed in de ruimtelijke omgeving 28

4.3 Bereiken van de toekomstambities 29

VOORWOORD

De polders, de dijken, de zaanwand, de molens, de stolpen en de wegsloot. Gemeente Wormerland is een rijke gemeente op cultuurhistorisch gebied. Het erfgoed van de gemeente Wormerland combineert de landschappelijke identiteit met de industriële geschiedenis. Het is onder meer dit erfgoed dat ervoor zorgt dat Wormerland trots is op haar eigen unieke identiteit. In een tijd waarin wonen, mobiliteit, en de energietransitie een hoge druk leggen op de beschikbare ruimte, is het van groot belang te beseffen welke rijkdom Wormerland bezit. Want alleen door zichtbaar plaats te houden voor het erfgoed blijft het verhaal van Wormerland een doorlopend verhaal van boeren en industriële ontwikkelingen, vanuit het verleden naar de toekomst.

Het verhaal van Wormerland wordt mede verteld door erfgoed en monumenten. De gemeente Wormerland werkt daarom aan het behoud, de beleefbaarheid en de benutting van erfgoed. Zo kan erfgoed gezien, gevoeld, ervaren, gehoord, gebruikt en doorgegeven worden. Erfgoed biedt ons zo de kans om het verleden te herbeleven en biedt kansen voor de economie en recreatie. Erfgoed raakt ook steeds meer geïntegreerd in ruimtelijke planning en kan zo een eindeloze bron van inspiratie en waarde-creatie vormen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Wormerland wil deze laatste ontwikkeling stimuleren en wil dat ons cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit richting gaan geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen binnen onze gemeente. Om het erfgoed een plek te geven als onderlegger voor ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is deze nota ‘Erfgoed in ontwikkeling’ opgesteld. Op basis van deze notitie kan erfgoed zo een rol gaan spelen in de inpassing van hedendaagse ontwikkelingen, zoals de energietransitie en de klimaatadoptatie. Welke rol erfgoed kan spelen in deze vraagstukken en andere ruimtelijke ontwikkelingen wordt duidelijk in het voor u liggende beleid.

Judith Michel de Jong
Burgermeester Wormerland

1

INLEIDING

1.1 Wat is de aanleiding voor de erfgoednota?

Het erfgoed wordt steeds meer van belang geacht, omdat het huidige generaties een beeld geeft van het verleden en het bijdraagt aan onze culturele identiteit. De kaders voor het behoud van monumenten en erfgoed liggen vast in de erfgoedverordening[1]. De kaders voor het beleefbaar maken van erfgoed zijn recent vastgesteld in de Nota Recreatie en Toerisme[2]. In de voorliggende notitie Erfgoed in ontwikkeling worden kaders voorgelegd voor het verbinden van erfgoed met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

De verhaallijn van Wormerland 'Wereldse Weide' is samen met het monumentenbeleid en het beeldkwaliteitsplan Zaanoever de aanjager geweest van de behoefte om erfgoed in ruimtelijke stukken meer een plek te geven. Op die manier worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd de geschiedenis van Wormerland te respecteren, inspirerend te laten zijn, of misschien wel opnieuw zichtbaar te maken. Zo kan onze geschiedenis betekenisvol doorgegeven worden aan volgende generaties.

Tijdens de participatiesessies, de kernwaardensessie en de verhaallijn in 2017 zijn drie conceptverhaallijnen geformuleerd, die Wormerland vertegenwoordigden. In de kernwaardensessie zijn kernwaarden geselecteerd, die voor Wormerland van belang zijn en is bekeken welke kernwaarden meegenomen dienen te worden in het toekomstig beleid. Wat in beide sessies als belangrijkste aandachtspunt naar voren kwam, is om het unieke verhaal van Wormerland meer zichtbaar maken. Vervolgens zijn de kernwaarden samen met vertegenwoordigers uit het erfgoedveld, ambtenaren en initiatiefnemers uit het ruimtelijke en economische veld omgezet naar een bruikbaar ontwikkelperspectief: een 'verhaallijn' voor de toekomst. Verhaallijn als het concept waar de geschiedenis van het gebied wordt gebruikt om de toekomstige ontwikkelingen vorm te geven. Het geeft een gebied een gezicht en koppelt het verhaal van een plek aan de agenda op deze plek. De verhaallijn kan op deze manier een actieve rol spelen bij de ontwikkeling van een gebied en richting geven aan te maken keuzes.

Uiteindelijk bleek de verhaallijn `Wereldse Weide' de meest aansprekende. Dit verhaal `Wereldse Weide' staat voor het getoonde aanpassingsvermogen van de gemeente en haar bewoners. Het veenweidegebied stond ooit vol met molens, maar is nu een verstild natuurgebied. De prachtige industriewand aan de Wormer herinnert nog aan het industriële verleden en vormt nu een mooi contrast met het 'groene veld of hart'. De nadruk op het Wormer- en Jisperveld zorgde ervoor dat de Wormerlanders het meest enthousiast werden van de verhaallijn; hét veenweidegebied maakt de gemeente Wormerland uniek in de Zaanstreek. Het groene veld had in het verleden een grote rol, maar ook nú juist voor de toekomst van de gemeente. Het contrast tussen het verstilde natuurgebied en de industriewand aan de Zaanoever is een veel gewaardeerd aspect. 'Wereldse Weide' vertelt een verhaal over dynamiek en transformatie, wat de verhaallijn zeer bruikbaar maakt voor toekomstige ontwikkelingen.

[1] Erfgoedverordening 2010 gemeente Wormerland

[2] Nota Recreatie & Toerisme 2020-2028

Afbeelding 1.1 Wereldse Weide: van internationaal productiegebied tot groene hart van de Zaanstreek

1.2 De drie kenmerkende gezichten van `Wereldse Weide'

De verhaallijn 'Wereldse Weide' is in deze nota 'Erfgoed in ontwikkeling' vertaald in de onderstaande drie kenmerkende gezichten van Wormerland. Deze vertaling is noodzakelijk om alle verschillende aspecten, volgend uit de diversiteit die de gemeente Wormerland zo kenmerkt, een plek te geven in het erfgoed beleid.

1 **`Weids en landelijk Wormerland'** biedt ontwikkelingskansen voor de open veenweidegebieden en de droogmakerijen;
2 **`Wormerlandse industrie en handelsgeest'** benut het rijke handel- en industrieverleden van Wormerland om een aantrekkelijk en levendige Zaanoever te ontwikkelen;
3 **`Kleinschalig en dorps Wormerland'**, waar erfgoed in de dorpen wordt ingezet om de ruimtelijke kwaliteit van het kleinschalige en dorpse karakter van Wormerland te benadrukken.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het ontstaan van Wormerland en Wormerland in haar omgeving. Vervolgens wordt aan de hand van de drie kenmerkende gezichten van Wormerland de potentie van het erfgoed voor toekomstige ontwikkelingen geschetst. Hoofdstuk 3 geeft concrete handvatten om aan de slag te gaan met het Wormerlands erfgoed, door middel van het 'ontwikkelmenu' en de 'voorbeeldmenu's'. Ook worden in dit hoofdstuk twee voorbeelden van erfgoed in ontwikkeling beschreven. In het laatste hoofdstuk wordt de ambitie op het gebied van erfgoed van de gemeente Wormerland behandeld. Op welke manieren wordt het erfgoed ingevuld in het ruimtelijk domein?

2

ERFGOED IN WORMERLAND

2.1 Het ontstaan van Wormerland

De gemeente Wormerland bestaat nog niet zo lang in haar huidige vorm. De oudste dorpen Wormer en Jisp liggen op veengronden. Achter de strandwallen langs de Nederlandse kust lag al voor de jaartelling een dik veenpakket. Dit pakket werd natuurlijk ontwaterd door veenstroompjes.

In de tiende en elfde eeuw trokken boeren vanuit het duingebied het gebied in, op zoek naar land om te ontginnen. Haaks op de veenstroom waarover ze gekomen waren, groeven ze lange ontwateringssloten zodat het land droger werd; geschikt voor de akkerbouw. Om wateroverlast vanuit het moeras tegen te gaan groeven ze tussen hun land en het moeras een brede sloot. Een dergelijke brede sloot werd een 'watering' genoemd. Op deze manier ontstonden de lange, door sloten omgeven percelen, die zo typisch zijn voor Wormerland, met name rond de oude kernen van Wormer en Jisp. Deze ontginningen vormen de grondslag van de thans nog aanwezige strokenverkaveling in dit gebied. De bebouwing lag destijds in een lint langs de afwateringsstroom. Zo is de kenmerkende, lange lintbebouwing van Wormer en Jisp ontstaan.

De oxidatie van het ontwaterde veen resulteerde in daling van het maaiveld. Dit zorgde ervoor dat de ontwaterde veenpolders steeds minder geschikt werden voor akkerbouw. Na verloop van tijd verplaatsen de boeren hun boerderij op hun eigen percelen, langs de stroken. Doordat het hele bebouwingslint vergelijkbare problemen kende, verhuisde soms het hele lintdorp enkele honderden meters verderop en ontstond een nieuw lint. Deze linten zijn nog altijd bebouwd. De percelen werden dus steeds natter en werden daardoor ook meer en meer gebruikt voor grasland in plaats van akkerbouw.

De veenstroompjes waarover de kolonisten waren gekomen kalfden steeds meer land af en groeiden uit tot grote meren: waaronder de Beemster, de Wijde Wormer en de Purmer. Door de stijging van de zeespiegel en inklinken van het veen kwam het land steeds lager te liggen. Om de dreiging van overstromingen tegen te gaan werden dijken aangelegd. De boerderijen werden in de eeuwen daarna naar de dijken verplaatst, want dat waren de hoogste en droogste plekken in het veld.

De maaivelddaling ging echter zo ver dat de veenpolders onder het zeeniveau kwamen te liggen. Afwatering naar zee gaat niet meer wanneer de zeespiegel hoger ligt. Hiervoor werden molens geïnstalleerd, die handig gebruik maakten van de wind die eenvoudig over de vlakte blies.
Deze zelfde wind zorgde echter ook voor meer golfslag op de meren. Om dit gevaar van groeiende meren tegen te gaan en om nieuwe landbouwgrond te winnen werden in de hele omgeving meren drooggemalen. Zo ook de Wijde Wormer in 1626. Ook de Enge Wormer en de Schaalsmeerpolder werden in die periode drooggelegd.

Door de gunstige ligging en afzetmogelijkheden aan de open Zuiderzee investeerden Amsterdamse en lokale kooplieden reeds in de zestiende eeuw al in ondernemingen in de dorpen Jisp, Wormer en Neck. Zij hadden handel en visserij (haring en walvisvaart), waardoor de veelzijdige economie bloeide en de bevolking explosief groeide. Daarnaast was Jisp bekend om zijn medische professie op het gebied van het ledenzetten en het daarmee verband houdende huisvesten van patiënten in herbergen.
Wormer en Jisp kenden een grote vloot aan handels- en visserij-schepen. In de vroege zeventiende eeuw zo'n
26

Groenlandvaarders, 42 Koffen en 60 haringbuizen. Voor de groei van de beschuitbakkerijen, na de drooglegging, was oriëntatie op nieuwe afzetgebieden zoals de Zaanstreek en Amsterdam (VOC) van groot belang. Die aansluiting verliep voor de 150 beschuitbakkerijen (vanuit 6 meel- en korenmolens; 1 in Wormer en 5 in Jisp!) zeer succesvol door de goede verbinding via het water.

Door de beschikbaarheid van vaarwater dichtbij Amsterdam en de technische ontwikkeling van de houtzaagmolen ontwikkelde de Zaanstreek zich tot het eerste industriegebied van Europa. De Zaan is van oudsher een economische drager van Wormer. Hout-, olie-, papier- en cacaomolens bepaalden het uitzicht over de vlaktes ronde de Zaan. In de zestiende en zeventiende eeuw bloeide de economie op door de scheepsbeschuitbakkerij. Met circa 150 beschuitbakkers waren Wormer en Jisp één van de belangrijke leveranciers van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de walvisvaart. In de achttiende eeuw raakte de industrie enigszins in verval, maar de introductie van de stoommachine zorgde in de negentiende eeuw direct weer voor een opleving. In de negentiende eeuw werd de rijstpellerij één van de belangrijkste inkomstenbronnen van Wormer. In deze periode bloeide ook de cacao-industrie in de Zaanstreek op.

Afbeelding 2.1 Polderlandschap bij de Dorpsstraat in Wormer

2.2 Wormerland in haar omgeving

Hoewel Wormerland een unieke plek is, valt de ontwikkeling van de gemeente niet los te zien van de omgeving. De drooglegging van de Wijde Wormer past bijvoorbeeld perfect in lijn met droogmakerijen als de Beemster (1612), de Purmer (1622), de Schermer (1635) en de Heerhugowaard (1630). Deze droogmakerijen zijn rationeel ingericht en gaven een impuls aan de landbouw in de regio.

De bloei van de internationale handel zorgde voor zeer vroege industriële bloei rond de Zaan gedurende de zeventiende eeuw. Productie van beschuit, maar ook scheepswerven, houtzagerijen, weverijen en traankokerijen vestigen zich ten noorden van Amsterdam. Op het hoogtepunt staan er honderden molens in de Zaanstreek. Hoewel de Zaanoever verder bloeit, worden de boeren uit Wormer en Jisp teruggedrongen in het boerenbestaan door concurrentie en een boycot van Amsterdamse handelaren.

In de negentiende eeuw wordt het huidige Wormerland betrokken bij de Stelling van Amsterdam. Deze wijde cirkel rond Amsterdam bestaat uit verschillende verdedigingswerken zoals forten, batterijen en inundatiegebieden, verbindende dijken en andere militaire werken. De Stelling van Amsterdam loopt direct ten noorden van Wormerland langs het Noordhollands Kanaal. De forten bij Spijkerboor, aan de Jisperweg en aan de Middenweg, liggen vlak buiten de gemeentegrens (zie afbeelding 2.2). Desondanks maken ze wel de historische stelling zichtbaar die sinds 1996 op de UNESCO Werelderfgoedlijst staat. De schootsvelden van deze forten liggen wel deels in Wormerland. Provincie Noord-Holland hanteert vanwege de Unesco-status in principe het uitgangspunt deze schootsvelden vrij te houden van bebouwing. De druk op ruimte dwingt voor deze gebieden, die niet onder de Monumentenwet vallen, de grootst mogelijke zorgvuldigheid aan te nemen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Afbeelding 2.2 Fort Spijkerboor

De relatie met de omgeving is tegenwoordig ook nog sterk aanwezig. De ligging dichtbij Amsterdam, Zaandam, Purmerend en Alkmaar zorgt voor druk op ruimte en een hoge vraag naar woningbouw.

De iconische Zaanoever is niet alleen het visitekaartje voor Wormerland, maar voor het hele industriegebied rond de Zaan. De gemeenschappelijk historie met de andere dorpen rond de Zaan vraagt om afstemming in het erfgoedbeleid. Om het unieke karakter van gemeente Wormerland in haar omgeving te versterken, wordt vanuit drie kenmerkende gezichten van Wormerland de potentie van het erfgoed voor toekomstige ontwikkelingen geschetst. De hierop volgende paragrafen gaan hierop in.

- `Weids en landelijk Wormerland' (paragraaf 2.3);
- `Wormerlandse industrie en handelsgeest' (paragraaf 2.4);
- `Kleinschalig en dorps Wormerland' (paragraaf 2.5).

2.3 `Weids en landelijk Wormerland'

Wormerland is een `weids en landelijke' gemeente met een eigen kenmerkend erfgoed. In deze paragraaf worden de kenmerken: het landschappelijk erfgoed, de kenmerkende boerderijen en erven, en het groene erfgoed beschreven. Deze beschrijving geeft de karakteristieken aan, die essentieel zijn voor dit erfgoed. Bij nieuwe ruimtelijke projecten in, met of nabij bestaand erfgoed, geeft dit aanknopingspunten en richting aan het verhaal van de nieuwe ontwikkeling. Zo kan bestaand erfgoed betrokken worden, versterkt worden, of misschien wel hersteld (herbouwd) worden.

2.3.1 Landschappelijk erfgoed

De mens vormt al eeuwen het landschap in Nederland. Polders, dijken, sloten en lintdorpen zijn tastbare resultaten van menselijk handelen. Dit cultuurlandschap behoort tot het erfgoed van Nederland en dus ook van gemeente Wormerland. Om het fysieke landschap 'leesbaar' te houden gelden karakteristieke landschappen en elementen als cultureel erfgoed.

Aardkundig waardevol

Het landschap van gemeente Wormerland is deels aangeduid als aardkundig-waardevol gebied door provincie Noord-Holland. Dit betekent dat er regels gesteld worden aan het landgebruik, zodat aantasting van de aardkundige waarden wordt voorkomen. De veenlandschappen met verlandende petgaten (zie afbeelding 2.3) zijn kenmerkend voor deze regio. Een petgat is een 'strook' water naast de legakkers dat is ontstaan door het uitbaggeren van veen. De verlanding hiervan is een proces waarbij het petgat langs natuurlijke weg in land verandert. In de omliggende gemeenten zijn ook aardkundig waardevolle veengebieden met verlandende petgaten aangeduid. Het betreft hier voornamelijk het Noord-Hollands kleigebied en het Noordelijk kustveengebied. De overgebleven veenmeren, het Alkmaardermeer en het Uitgeestermeer, zijn zelfs beschermd als aardkundig monument. Hier gelden meer restricties voor graafwerkzaamheden en wordt getracht inklinking als gevolg van zwaar transport te voorkomen.

Afbeelding 2.3 Petgaten in het Wormer- en Jisperveld

Veenpolderlandschap

Het veenpolderlandschap is ontstaan door continue interactie met water. Door ontwatering en agrarisch gebruik heeft op grote schaal bodemdaling plaatsgevonden. Veel veen is weggeslagen. Het gebied verandert hierdoor in een mozaïek van meren, met daartussen een aantal veenpolders. Vanaf de 17^{e} eeuw zijn de meren drooggemalen tot droogmakerijen.

Het veenpolderlandschap kenmerkt zich door de weidse openheid van het gebied. Enkel de lintdorpen verdelen de ruimtes in dit gebied. Deze bebouwingslinten bestaan deels uit typische stolpboerderijen (zie paragraaf 2.3.2). De brede sloten duiden de historische verkaveling die onmiskenbaar verbonden is aan het

veenpolderlandschap. De grote hoeveelheid water in gemeente Wormerland maakt dit veenpolderlandschap uniek.

Wormer- en Jisperveld

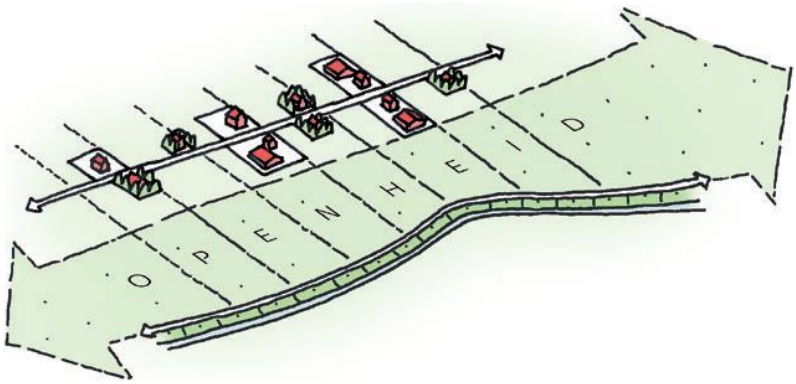
Het Wormer- en Jisperveld ten noorden van de Zaanstreek is omsloten door de Zaan, de dijken tussen Wormer en Oostknollendam, de ringvaart naar Spijkerboor en het Noordhollands Kanaal naar Neck en Purmerend. De zuidgrens wordt gevormd door de noordelijke ringvaarten van De Wijde Wormer en de Engewormer.
Het veenweidelandschap is een weids, Hollands cultuurlandschap en kenmerkt zich door een netwerk van sloten, weilanden, rietkragen en ondiepe plassen. Voor ontwatering van het veen werden tot in de late middeleeuwen sloten gegraven. Dit resulteerde in de honderden eilanden, omgeven door sloten en rietkragen. Omdat het land inklonk, werd het nodig om rondom (ring)dijken aan te brengen. Het transport in deze veeteeltpolder ging per boot.

Het huidige veenweidegebied wordt gekarakteriseerd door openheid. De graslanden worden extensief agrarisch gebruikt. De graslanden zijn zowel eigendom van Natuurmonumenten als van particulieren. In het gebied zijn veel brede, open watergangen en plassen aanwezig. De boerderijen in het gebied staan langs de dijk aan de rand van het gebied. Het beheer van het veenweidegebied is gericht op het voorkomen van dichtgroeien van sloten met riet en het voorkomen van verruiging van het land, waardoor de openheid wordt aangetast. Een ander belangrijk kenmerk is de optrekkende strokenverkaveling met lange smalle kavels, die veelal gescheiden worden door watergangen.

Droogmakerijen

De droogmakerijen zijn in de zeventiende eeuw drooggemalen meren. Deze zijn drooggemalen voor de veiligheid en voor meer agrarische gronden. Langs de droogmakerijen loopt een bedijkte ringvaart. Hier wordt het water nog steeds naartoe gepompt. De dijken rond deze ringvaarten zijn één van de weinige verhogingen in het vlakke, open landschap. De droogmakerijen zelf zijn zeer rationeel ingericht in gelijkmatige rechthoekige percelen. De bebouwing in de droogmakerij ligt langs een rechte as, die de percelen gelijkmatig verdeelt. Dit zorgt ervoor dat er tussen de Ringdijk en de bebouwingsas een open ruimte blijft waar voornamelijk vee op gehouden wordt. De openheid tussen de Ringdijk en de bebouwingsas in de droogmakerij is karakteristiek. Ook langs deze bebouwingsassen staan stolpboerderijen.

Afbeelding 2.4 De openheid in de droogmakerij. (Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland Ensemble Wormerland-Oostzaan)



Wijdewormer

De Wijde Wormer is tussen 1624 en 1626 drooggelegd. Het inrichtingspatroon bestaande uit wegen, bebouwing, dijken en waterlopen is nog origineel uit deze begintijd. De groenstructuur van de droogmakerijen haakt aan bij de verkavelingsstructuur. Boerderijen liggen langs de oorspronkelijke wegen, die de oost-westelijke richting van de droogmakerij volgen. De veel later toegevoegde Rijksweg A7 ligt op de oorspronkelijke vaart. Loodrecht op deze structuur zijn enkele dwarswegen aanwezig, die parallel lopen aan de blokvormige verkavelingsstructuur. Deze verkavelingsstructuur onderscheidt zich hierdoor van de strokenverkaveling in het veenweidegebied.

Engewormer

De Enge Wormer verbond de Wormer en de Zaan. Het fungeerde als waterberging voor het water op de Zaan wanneer het water op het IJ hoog stond. In 1638 werd de Engewormer drooggelegd om risico's op aantasting van de Ringdijk van Wormer te beperken. De Engewormer wordt tegenwoordig overwegend agrarisch gebruikt. Opvallend is de duidelijk herkenbare blokverkaveling in de polder en de oost-west georiënteerde watergang in het midden van de polder. Deze oorspronkelijke verkavelingsstructuur uit 1638 is nog intact en daarom cultuurhistorisch waardevol.

Schaalsmeerpolder

De drooglegging van de Schaalsmeerpolder dateert uit 1633 en diende ook ter bescherming van de Ringdijk van Wormer. Als gevolg van inklinking komt brak kwelwater naar boven, hetgeen gevolgen heeft voor de vegetatie en vogelsoorten die hier specifiek voedsel vinden. De Schaalsmeerpolder is hierdoor een waardevol weidevogelgebied.

Starnmeerpolder

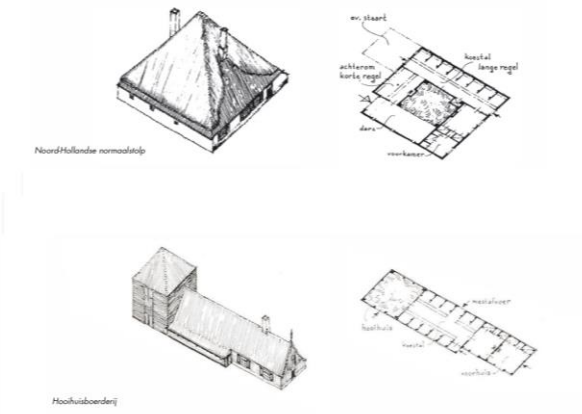
De Starnmeerpolder is één van de grotere droogmakerijen in Nederland. Het stervormige Starnmeer was een belangrijk water voor de visserij. Deze functie verviel toen in navolging van de Schermer en de Beemster het meer werd ingepolderd. De Starnmeerpolder is in 1643 drooggelegd en is lang gebruikt voor veeteelt. De rationele verkavelingsstructuur is nog goed zichtbaar.

2.3.2 Kenmerkende boerderijen en boerderijerven

Stolpen

Van oudsher is het voormalige veengebied rond Wormer ontstaan door het ontginnen ten behoeve van landbouwgrond. Een oorspronkelijke ontginning als langs een natuurlijk of gegraven water is het startpunt voor vele dorpen in de regio. In Wormerland is de wegsloot zo'n ontginningsas. Hierlangs zijn de lintdorpen Jisp en Wormer ontstaan. Zo'n lint bestond voornamelijk uit boerderijen. Kenmerkend voor laag Noord-Holland zijn de karakteristieke stolpboerderijen. De vierkante boerderijen met piramide daken ontwikkelde zich vanaf de zestiende eeuw. Onder dit dak was plaats voor de boerenfamilie, het vee, het hooi, de wagens en andere werktuigen. In Wormer is de rijksmonumentale stolpboerderij (Oosteinde 24) hier een voorbeeld van. De Noord-Hollandse Normaalstolp en de Langhuisstolp komen vaak voor in de regio en dus in gemeente Wormerland (zie afbeelding 2.5). Omdat transport in deze gebieden voornamelijk via water verliep, hebben deze boerderijen geen hoge dorsdeuren in de achtergevel, maar lagere deuren aan de zijkant. Ook bevindt zich in Jisp een kaasboerderij, een traditionele stolpboerderij met een opvallend hoog opgetrokken voorgevel, die van oorsprong sierlijk was afgewerkt.

Afbeelding 2.5 voorbeeld normaalstolp en langstolp



Erf Veenweidegebied

Een boerderijerf in het veenweidegebied was sober beplant en niet ruim bemeten. De langgerekte, smalle en diepe erven beslaan de hele kavel tussen de sloten. De sloot aan de voorzijde van de boerderij is de wegsloot en door middel van een bruggetje is het boerderijerf verbonden met de weg. De boerderij, meestal een karakteristieke stolpboerderij, is de belangrijkste blikvanger op het erf. Wel is er vaak een doorzicht naar de weilanden achter de boerderij. De randen van het erf worden gemarkeerd door bomenrijen van knotwilgen, els of zachte berk. In de lintdorpen staan de boerderijen vaak dichter op de weg. De boerderijen houden de oriëntatie van de verkaveling aan en staan daardoor soms schuin ten opzichte van de weg.[1]

Erf Droogmakerij

Het boerderijerf, in de droogmakerijen, is groter dan erven in het veenweidegebied en is rijkelijk beplant. De drooglegging in de zeventiende eeuw volgt vlak na de opkomst van de stolpboerderij. Om deze reden staan langs de droogmakerijen van de Noorderweg en Zuiderweg in Wijdewormer ook vele stolpboerderijen. Enkele van deze stolpen zijn als gemeentelijk monument beschermd.

De erven in de droogmakerijen zijn groot en rechthoekig. Kavels zijn circa 100 meter breed. Het erf wordt begrensd door sloten, en tussen het erf en de boomgaard ligt ook een kleine afwateringsloot, die tevens als veekering dient. De boomgaard is herkenbaar op het erf. Bomen en struiken dienen als windsingels, leveren hout, houden de oevers vast en dragen bessen en andere vruchten. De woning, vaak een (stolp)boerderij, staat evenwijdig aan de sloten, recht ten opzichte van de weg en op enige afstand van de weg.[2]

Zeldzame boerderijen

Een hooihuis is een aangebouwde, geheel gesloten hooiberg met vaste kap. Ze waren vrijwel volledig van hout, wat samenhing met de geringe draagkracht van de drassige bodem en de ruime beschikbaarheid van timmerhout van de Zaanse zaagmolens. Veel hooihuizen zijn door de komst van andere technieken omgebouwd of gesloopt. Een zeldzame variant is het pannenhooihuis, Dit is een hooihuis waarvan de wanden volledig bekleed zijn met dakpannen of andere vormen van dakbedekking. Hiervan zijn er nog een stuk of tien bewaard in Nederland. In Jisp, gemeente Wormerland, staat er één pannenhooihuis aan de Dorpsstraat 69 (zie afbeelding 2.6).

Afbeelding 2.6 Pannenhooihuis aan de Dorpsstraat 69 te Jisp Bron: Jolanda Hoogendoorn (Monumentaal aan de Zaan)

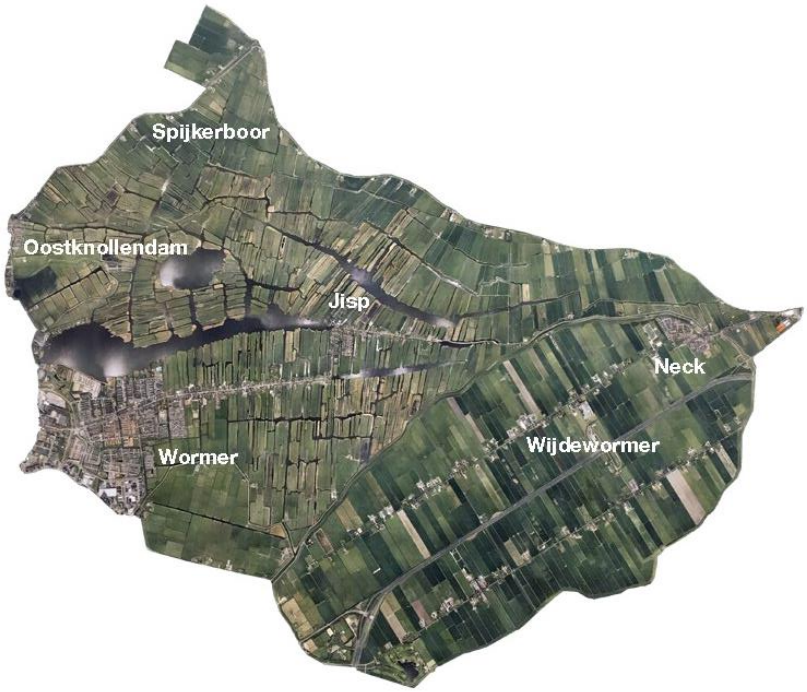
[1] Gemeente Wormerland en Landschap Noord-Holland, Handboek ontwerp uw eigen erf (2015)

[2] Gemeente Wormerland en Landschap Noord-Holland, Handboek ontwerp uw eigen erf (2015)

2.3.3 Groen erfgoed

De polder Wormer is door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed aangewezen als kansrijk groen erfgoed. Dit is gedaan op basis van kaartanalyse en nader onderzoek is nodig om de daadwerkelijke waarde vast te stellen. Door verlanding van het brakke laagveengebied zijn interessante natte graslanden en rietmoerassen ontstaan, die een belangrijk broedgebied vormen voor verscheidene vogels.

Afbeelding 2.7 Luchtfoto gemeente Wormerland



2.4 'Wormerlandse industrie en handelsgeest'

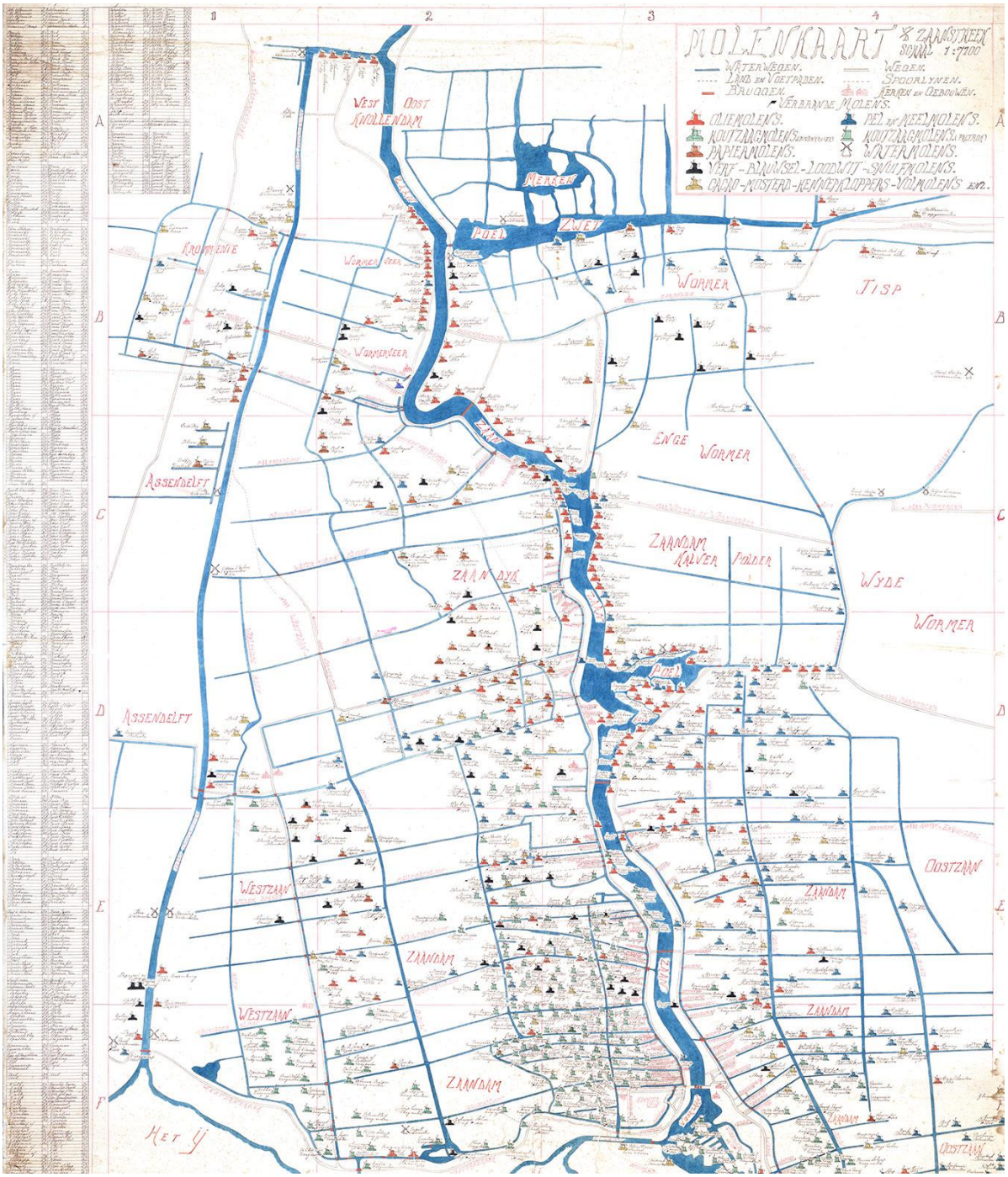
Wormerland is een gemeente met een rijk industrieel verleden. De Zaanwand is een mooi voorbeeld van de Wormerlandse handelsgeest en de mentaliteit van 'handen uit de mouwen'. In deze paragraaf wordt het industrieel erfgoed en het watererfgoed beschreven. Deze beschrijving geeft de karakteristieken weer die essentieel zijn voor dit erfgoed. Bij nieuwe ruimtelijke projecten in, met of nabij bestaand erfgoed, geeft dit aanknopingspunten voor het verhaal van de nieuwe ontwikkeling. Zo kan bestaand erfgoed betrokken worden, versterkt worden, of misschien wel hersteld (herbouwd) worden.

2.4.1 Industrieel erfgoed

De verschillende verhaallijnen van Wormerland benadrukken meermaals de industriële geschiedenis van Wormerland. De industriële geschiedenis voert terug naar de haringvisserij uit de zestiende eeuw. Dit, maar vooral de opkomst van de VOC in het nabijgelegen en opbloeiende Amsterdam, stimuleerde de nijverheid in de regio. Weverijen en scheepswerven, met houtzaagmolens, werden aangevuld met bakkerijen van scheepsbeschuit.
De herbouwde Beschuitstoren van Wormer (zie paragraaf 3.3.2) en de voormalige meelmolens zoals 'De Koker' in Wormer herinneren aan de beschuitindustrie. Langs de Zaan kwamen voornamelijk veel oliemolens voor, maar ook veel verf- en papiermolens. In de gouden eeuw stonden er in totaal ruim meer dan 600 molens langs de Zaan (zie afbeelding 2.8).
De vele industriële molens produceerden onder andere ook verf en pigment. De verfproductie is vooral belangrijk omdat het ter bescherming diende van houten materialen waarmee gebouwd werd in de regio. Hout, als licht materiaal, was ideaal om te bouwen op de drassige veenweidegronden.

Rond 1880 bloeide de industrie weer op, de stoommachine was zodanig verbeterd dat hij sterker en betrouwbaarder was dan een windmolen. Omdat stoommachines op steenkool draaiden, werden stoomfabrieken bij voorkeur langs diep water neergezet zodat kolen aangeleverd konden worden. Veel molens langs de Zaan werden in de negentiende eeuw vervangen door pakhuizen en fabriekshallen.

Afbeelding 2.8 Molens en bebouwing in het dorp Wormer



De Zaanoever van Wormer is hiervan het landelijk bekende voorbeeld. Langs de Veerdijk (zie afbeelding 2.9) hebben veel monumenten een beschermde status.

Afbeelding 2.9 Zaanwand Wormer

Enkele pakhuizen zijn als rijksmonument beschermd, zoals Pellerijcomplex `Mercurius' (zie afbeelding 2.10) en pellerijcomplex `Hollandia' (zie afbeelding 2.11):

Afbeelding 2.10 Mercurius

Pellerijcomplex `Mercurius':

Het pellerijcomplex 'Mercurius' is van algemeen belang door de architectuur en cultuurhistorische waarde als goed ontworpen, zeldzaam en gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een grootschalige machinale gort- en rijstpellerij uit het einde van de negentiende en het eerste kwart van de twintigste eeuw. Tevens heeft het complex grote situationele en ensemblewaarde vanwege de beeldbepalende ligging aan de Zaan en de historische, functionele en ruimtelijke samenhang met de naburige industriebebouwing langs de Zaan.

Het bestaat uit zeven onderdelen waarvan er vijf in een rij aan de Zaan gelegen zijn, vanaf de Zaanbrug achtereenvolgens:

- het graanpakhuis **'Silo'** (ook wel 'Oslo' genaamd): in Overgangsarchitectuur gebouwd naar ontwerp van de gebroeders Gorter voor de firma Gebroeders Laan in 1905. Aan achterzijde ligt de grote betonnen graansilo, tegenwoordig met de naam **'Lassie'**. Aan de vrij gelegen westkant bevindt zich een lostoren;
- het kantoor van de pakhuis chef '**De Kievit'**: gebouwd in 1911 in de trant van de Overgangsarchitectuur. Het kantoor is in stijl identiek aan laatstgenoemd pakhuis;
- het graanpakhuis **'Donau'**: Naar ontwerp van de gebroeders Gorter voor de gortpellerijfirma Gebroeders Laan in 1894 gebouwd. De knik in de voorgevel is ontstaan vanwege het toenmalige dijktracé;
- het graanpakhuis **'Koningsbergen'**: in 1897 door de lokale aannemer-architect Dirk Stam gebouwd in Overgangsarchitectuur. Het ter plaatse van een ouder hiertoe afgebroken houten pakhuis gebouwde pand was in oorsprong bestemd voor de opslag van graan en naderhand door middel van een luchtbrug verbonden met de naastgelegen fabriek 'Mercurius';
- het vrijstaande fabriekspand **'Mercurius'**: uit 1919-1921, naar ontwerp van de Wormerveerse aannemer-architect Mart J. Stam. De toepassing van gewapend beton is op eigentijdse decoratieve wijze in de architectuur van het pand verwerkt, in combinatie met Art Déco kenmerken.

Afbeelding 2.11 Hollandia

Pellerijcomplex `Hollandia:

Voor het iets jongere complex `Hollandia' is de symmetrie losgelaten en lijkt de architectuur uit de vroege periode van Berlage een inspiratiebron geweest te zijn. Dit uit zich in de speelse en dynamische gevelopbouw met boogvelden, een dieptewerking door het gebruik van pilasters en de licht uitkragende kloktoren. Het gebouw wordt aan de bovenzijde van de gevel afgemaakt door een metselwerk met reliëf die de dakrand benadrukt Dit gebouw kende een Neoclassicistische voorganger en molen die door de demping van een groot deel van de Zaan-kade een verder naar voren geplaatste nieuwe gevel kreeg.

Het complex bestaat uit de volgende pakhuizen:

- Pakhuis '**Batavia**:', gebouwd in 1894 in eclectisch-renaissancistische stijl;
- Pakhuis **'Saigon'** uit 1898, in een door de Neo-Hollandse Renaissance en de Overgangsarchitectuur beïnvloedde eclectische bouwtrant;
- Pakhuis **'Bassein'**, in 1898 gebouwd in Overgangsarchitectuur met Neo-Romaanse elementen. Oorspronkelijk had het pand drie bouwlagen onder een afgeplat zadeldak met steekkap. In 1905 is het pand in dezelfde trant met een verdieping verhoogd en voorzien van een plat dak. In 1909 werd het pand uitgebreid met een rechthoekige aanbouw tegen het oostelijk deel van de achtergevel;
- Pakhuis **'Java'**, gebouwd in 1907 in een mengvorm van Eclectische, Neo-Romaanse trant en Overgangsarchitectuur.

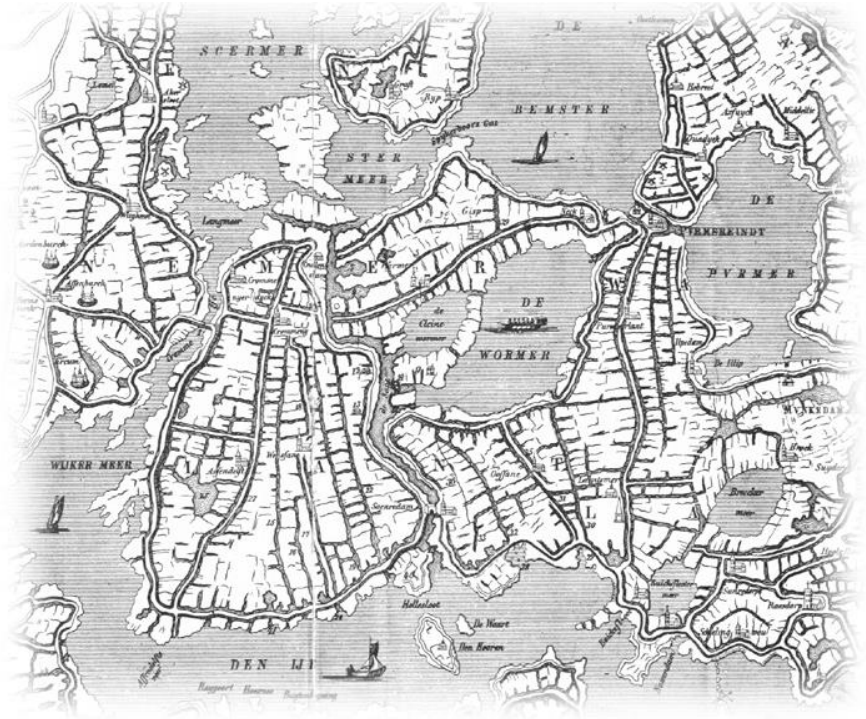
Langs de Veerdijk staan nog een aantal gemeentelijke monumenten. De molenschuur van voormalige oliemolen `De Jonge Wolf', bedrijfsbebouwing `Bijdam' en de pakhuizen `Herinnering', `Geloof', en `Riga' completeren het industriële ensemble langs de Zaanoever. De `Herinnering' en `Geloof' markeren de overgang naar een meer modernistische stroming van de architectuur door de eenvoudige en zakelijke uitstraling. Dieptewerking en variatie in de gevel maken plaats voor seriematigheid en repetitie in de tijdsgeest van de industrialisatie.

Tegenwoordig geven de monumenten langs de Zaanoever Wormer niet alleen haar rijke historische verleden weer, maar ook een stoer karakter. De industriewand langs de Zaanoever dient daarom ook als uitgangspunt voor ontwikkeling langs de Zaanoever. Al sinds de jaren tachtig worden pakhuizen aan de Zaanoever her bestemd.

2.4.2 Watererfgoed

Gemeente Wormerland dankt haar historie aan de sterke relatie met het water: vroege bewoning in de natte veenweidegebieden, het drooglegging van de meren en het intensieve gebruik van water voor de industriële ontwikkeling van het gebied. Deze rol van water heeft door de eeuwen heen haar sporen nagelaten.

Afbeelding 2.12 Oude landschapskaart Zaanstreek



Wanneer met de dijkaanleg is begonnen is onzeker, maar in de 13e eeuw bestond er al een heel stelsel van dijken, de dijkringen om de veeneilanden en daarbinnen de dijkjes langs de Zaan, de Braak, de Wormer en de Enge Wormer.

Door de drooglegging van de meren, moest er meer water vanuit de drooggemalen polders worden geborgen in kleinere reservoirs. Dit veroorzaakte veel wateroverlast in de banne van Wormer, Jisp en Neck.
Alle bannen werden in de 17e eeuw omdijkt met een Ringdijk. Er werden vele poldermolens aangelegd om de droogmakerijen droog te leggen. `De Neckermolen' in Wijdewormer is hiervan een goed behouden en beschermd voorbeeld (zie afbeelding 2.13).

Afbeelding 2.13 Neckermolen. Bron: Pascal Fielmich

Dit gaf meer landbouwgrond en minder risico's op dijkdoorbraken door de golvende meren. In de Engewormer staat nog het skelet van een beschermde houtloods die bij 13e-eeuwse paltrokmolen `Het Vliegend Hert' hoorde.
Daarnaast stonden er ook veel kleine weidemolens. In de laatste 10 jaar zijn er zeker al 5 stuks herbouwd in de buurt van de Neckermolen (zie links op afbeelding van de Neckermolen).

De bemaling in het gebied gebeurde door vier windmolens, waarvan twee schepradmolens en twee vijzelmolens. Eén van de molens was de `Poelmolen' die naast de `Poelsluis' stond. In 1878 werd de molen vervangen door het stoomgemaal `Ceres' (zie afbeelding 2.14). In 1919 werd daar de stoommachine vervangen door een elektromotor en werd de kenmerkende schoorsteen afgebroken. In 1990 werd het gemaal overbodig na de aanleg van het nieuwe gemaal `Dijkgraaf Willem de Boer'. Het gemaal `Ceres' raakte in verval en is deels afgebroken. Eind vorige eeuw is Ceres vanaf de begane grondvloer geheel herbouwd. De restanten en het naast gelegen poelhuis overgebleven gedeelte is een provinciaal monument.

Afbeelding 2.14 Gemaal Ceres in Wormer. Bron: provincie Noord-Holland

De naast gelegen Poelsluis, daterend uit 1788, behoort ook tot het provinciale monument. Sinds 1630 ligt op deze plaats al een sluis, die de Zaan verbindt met de polder van Wormer, Jisp en Neck. In 1912 is een wipbrug aan de Poelsluis toegevoegd.

De inpolderingen en bedijkingen hadden grote gevolgen voor de bereikbaarheid van dorpen Wormer en Jisp. De Ringdijk en de drooglegging van de Enge Wormer en de Wijde Wormer maakten de bouw van sluizen noodzakelijk. Er zijn kaarten bekend van de Wormer en Jisper bannen waarop 14 sluizen zijn ingetekend. De meeste daarvan waren spui- of keersluizen. Uiteindelijk zijn er zes schutsluizen geweest die het gebied toegankelijk maakten. Van deze 6 schutsluizen zijn er nog 3 in bedrijf; de Jispersluis, de Poelsluis en de Boerensluis. De Nekkersluis werd in 1872 verwijderd, de Zuidoostersluis werd omstreeks 1916 weggebroken en de Bartelsluis werd begin jaren zeventig in de vorige eeuw gedempt. In de Gouden Eeuw werd de Bartelsluis voornamelijk gebruikt door beschuithandelaren. Vanaf de 19e eeuw was de sluis de belangrijkste verbinding voor de schepen van de Van Gelder Papierfabriek. De cultuur- en civieltechnische waarde heeft ervoor gezorgd dat de sluis een gemeentelijk monument is.

Direct naast de lage Zaan- en polderdijken werden aan de landzijde sloten gegraven, de zogeheten wegsloten. De sloten langs de weg werden in het veenweidegebied voor lokaal transport gebruikt en zijn op enkele

plaatsen nog steeds zichtbaar. Bijvoorbeeld in Jisp, waar de wegsloot als gemeentelijk monument beschermd wordt. De wegsloot loopt langs het Weiver en de Dorpsstraat en wordt door vele bruggetjes tussen de weg en de woningen gekenmerkt. Zo'n beschermde sloot is een zeldzaamheid in Nederland.

In 1795 werd er een nieuw afwateringssysteem ingesteld waarbij er centraal een signaal werd gegeven om te starten of te stoppen met het bemalen van de polders. Alle seinmolens, later de seinmasten, werden door het hoofdsein in Spijkerboor aangestuurd. Deze seinmast is als provinciaal monument beschermd.
Bovengenoemde elementen van watererfgoed zijn een belangrijk onderdeel van de verhaallijn `Wereldse Weide'.
Voor meer informatie over het watererfgoed in Noord-Holland verwijzen wij naar de "Visie op het watererfgoed" van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

2.5 'Kleinschalig en dorps Wormerland'

Het derde kenmerkende gezicht van Wormerland is die van het kleinschalige en dorpse. Inwoners van Wormerland koesteren het `dorpsgevoel'. Het erfgoed wat daarvoor kenmerkend is, is onder 'Kleinschalig en dorps Wormerland' omschreven. In deze paragraaf worden de dorpskernen en individuele monumenten beschreven. Deze beschrijving weergeeft de karakteristieken die essentieel zijn voor dit erfgoed. Bij nieuwe ruimtelijke projecten in, met of nabij bestaand erfgoed, geeft dit aanknopingspunten voor het verhaal van de nieuwe ontwikkeling. Zo kan bestaand erfgoed betrokken worden, versterkt worden, of misschien wel hersteld (herbouwd) worden.

2.5.1 Dorpskernen

De grote variëteit aan landschappen, dorpen en de bijbehorende cultuurhistorie maken Noord-Holland uniek. Alle specifieke onderdelen samen geven een gebied een eigen karakter en identiteit. Molens, dijken en stolpen herinneren aan het verleden en proberen zich staande te houden en zichtbaar te blijven in de stroom aan ontwikkelingen die op hen afkomt. Wormerland heeft dorpskernen die horen bij de cultuurhistorie van Noord-Holland.

Afbeelding 2.15 Zicht over Wormer richting De Poel

Het vroegere ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft de kernkwaliteiten voor de verschillende Nationale Landschappen vastgelegd in de Nota Ruimte. De dijk- en lintdorpen zijn volgens deze nota een kernkwaliteit.
Iedere provincie heeft vervolgens de opdracht gekregen deze kernkwaliteiten voor haar Nationale Landschappen nader uit te werken. Dit heeft in Noord-Holland geresulteerd in een "Leidraad Landschap en Cultuurhistorie"[1]. Deze is opgesteld om de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het landschap te behouden en versterken. Ook hier zijn de dijken en dorpslinten gekenmerkt als kwaliteit.

Bebouwingslinten in het veenweidegebied

Wormer

Het dorp Wormer ligt aan de oostzijde van de Zaan en is één van de oudste dorpen in de Zaanstreek met een vermelding die teruggaat tot de 11e eeuw. Enkele monumenten in Wormer gelden historische boerderijen (zie paragraaf 2.3.2) of als industrieel erfgoed (zie paragraaf 2.4.1). Het dorp Wormer is oorspronkelijk een bebouwingslint in het veenlandschap tussen Jisp en Wormerveer. Langs het bebouwingslint (de Dorpsstraat) liggen verschillende rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten uit de 17e en 18e eeuw. Deze monumenten maken deel uit van de oudste geschiedenis van Wormer. Naast monumentale boerderijen is er ook een houten arbeiderswoning en een houten winkel/woonhuis/bakkerij (zie afbeelding 2.16). Het raadhuis, met naastliggende burgermeesterwerkplek, zijn ook belangrijke elementen van de historie van Wormer.

Eind 19e eeuw werd de Zaanbrug aangelegd. De brug zorgde voor een vaste verbinding over de Zaanoever. Mensen uit Wormer waren niet langer afhankelijk van de veerponten bij Wormerveer en Bartelsluis om de Zaan over te steken. De verbeterde bereikbaarheid met Amsterdam en uitbreiding van de industrie rond de Zaan zorgde voor toename in woningbouw tussen de buurt Westeinde in Wormer en de Zaanoever. Hoewel deze periode enorme impact gehad heeft op het dorp Wormer, zijn (mede omdat de ontwikkelingen relatief recent zijn) nog geen monumenten aangewezen.

Afbeelding 2.16 Voormalige bakkerij met woonhuis en winkel, Wormer. Bron: Steven van der Wal

[1] Prachtlandschap Noord-Holland! Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018

Jisp

Uit oude geschriften blijkt dat de eerste bewoners zich vestigden in het jaar 956 in dit veenmoeras. Dit bestond uit hoogveenpakketten die zo'n vier meter boven de zeespiegel lagen met diverse berkenbroekbossen. Sommige namen van de landen wijzen hier nog op, zoals de Loodijck (betekent in wezen bosdijk). En `dijck' wil zeggen dat het de zoom van een water was, al of niet door mensen gemaakt. Men leefde van visserij en jacht en had wat klein vee. Daar het in open verbinding stond met de zee ving men hier ook haring. De oorsprong van de mensen die op de strandwallen (en later hier) woonden kwam uit Friesland. Friesland lag nog aan Noord-Holland vast, slechts gescheiden door een rivier die eindigde in de Vlie. In november 1170 woedde er een vreselijke storm en van heel Noord- en Zuid-Holland werd het hoogveenpakket grotendeels weggeslagen. Waarschijnlijk zijn de bewoners, die niet waren verdronken, rond 1180 naar het zuidwesten getrokken op de hoger gelegen plek waar het dorp nu ligt. Nu stonden we in open verbinding met de Zuiderzee. De visserij kon op grotere schaal worden beoefend door de open verbinding met de Zuiderzee. De schepen konden via Schardam de Zuiderzee op. De handelsvloot (beurtvaart) op Hollandse- en Duitse steden voeren elke week heen en weer. De koopvaardij eveneens en de Verenigde Oostindische Compagnie, de West Indische Compagnie, de haringvloot en later de Walvisvloot voeren vaak via Pampus de Zuiderzee op. Toen begon de eigenlijke geschiedenis van het dorp Jisp. Er ontstond een bebouwingslint langs de wegsloot van het veenlandschap. Om alle 3500 tot 3800 inwoners te kunnen bergen werden de vele huizen in het verlengde naar achteren gebouwd. Men verhuurde van vele huizen het 'Middelstuk' en het 'Achterend' ook aan gezinnen of aan bakkers. Er was dan ook veel meer padvorming dan heden. Het notariële recht van overpad is telkenmale in aktes terug te vinden, want sommigen hadden een 'Achterend' gekocht en moesten dan wel over het erf van hun (vaak) twee voorburen. Tegenwoordig heet dat tweede- en derdelijns bebouwing. Langs deze wegsloot en later de Dorpsstraat liggen nog enkele monumenten. Na terugval van de walvisvaart en traankokerijen zette ook het verval van het dorp Jisp in.
Het oudste huisje van Jisp (17e eeuw) is wel behouden gebleven en is samen met het raadhuis beschermd als rijksmonument (zie afbeelding 2.17). De villa's Solbacka (gemeentelijk monument) en Sonnevanck (rijksmonument) dateren uit de 19e eeuw. Villa Sonnevanck is in eclectische stijl gebouwd en is representatief als 19e-eeuwse notabelenwoning. Hier woonden de mensen met een belangrijke functie met aanzien in het dorp.

Afbeelding 2.17 Het oudste huisje van Jisp

Dorpen en Buurtschappen

Neck

Dit buurtschap ligt grotendeels in de Wijdewormer, maar dateert al uit de 13e eeuw. Het was ooit een belangrijke vissersplaats aan de binnenzee "Wormer". Toen deze in de 17e eeuw is drooggelegd ontstond er minder gevaar van overstroming of golfslag voor Neck. Ook kwam er meer ruimte voor uitbreiding van bewoning in de droogmakerij. In eerste instantie vond dit plaats langs de Noorderweg door de Wijdewormer en vervolgens de Zuiderweg. Langs deze wegen zijn dan ook enkele historische stolpen, die gemeentelijk monument zijn. Daarnaast is de burgemeesterswoning van gemeente de Wijdewormer als gemeentelijk monument beschermd. Dit geldt ook voor de bovenmeesterwoning. Beide woningen dateren uit de vroege 20e eeuw. Het 19e-eeuwse dijkhuis is een Rijksmonument, waarin door het bestuur van de polder werd vergaderd.

Afbeelding 2.18 Polderhuis Wijde Wormer. Bron: Rijksmonumenten.nl

West- en Oostknollendam

West- en Oostknollendam hebben hun naam te danken aan de `Knollendam', die waarschijnlijk in de 14de eeuw werd aangelegd om getijdenbewegingen tegen te houden. Het lijkt aannemelijk dat zich direct na de aanleg van de dam enige bewoning ontstond. In 1560 werden de sluisdeuren uit de dam weggenomen en tussen 1632 en 1637 werden de resten van de dam verwijderd. Door drooglegging van Schermer en Starnmeer had deze dam als waterkering geen betekenis meer. Aan de loop van de straat in Westknollendam is nog herkenbaar waar de dam gelegen heeft, namelijk in het verlengde van deze straat. Oost- en Westknollendam werden verdeeld over twee oevers en slechts met een veerdienst verbonden. De dorpen waren op elkaar aangewezen. De kerk stond aanvankelijk in Westknollendam, de pastorie aan de oostkant van de Zaan. In de oudste straat van het dorp Oostknollendam bevinden zich twee gemeentelijke monumenten: een koopmanshuis naast de boerensluis en de oude pastorie. Het houten pakhuis 'Koningsbergen' is een provinciaal monument. De oorsprong van de naam moet gezocht worden in het feit dat in de Gouden Eeuw in Jisp handel werd gedreven met de stad Koningsbergen in Oost-Pruisen. In de periode van graanhandel is het pakhuis ontstaan.

Spijkerboor

Het Buurtschap Spijkerboor ligt op een strategische plek langs de kruising van vaarwegen. Spijkerboor is ondanks verschillende periodes met veel tijdelijke bewoners, de aanleg van het Noordhollands Kanaal, de aanleg van Fort bij Spijkerboor en de bemanning van het fort, een kleine buurschap gebleven. Het voormalig polder- en veerhuis `t Heerenhuis (zie afbeelding 2.19) gaat terug naar de 18e eeuw. Het pand, doet na restauratie tegenwoordig dienst als café-restaurant en is een rijksmonument.

Afbeelding 2.19 ’t Heerenhuis. Bron: heerenhuis.com

Bebouwingslinten in de droogmakerij

Wijdewormer

De Wijde Wormer is in 1626 doorgelegd. Direct na drooglegging werden wegen aangelegd, wegsloten en kavelsloten gegraven en boerderijen gebouwd. Dat alles gebeurde volgens een ordelijk en strak geometrisch patroon (rationele verkaveling). Er werden 2 rechte wegen aangelegd, te weten de Noorder- en Zuiderweg. De bebouwing vond plaats langs deze wegen. De bebouwingsdichtheid was dun en bestond voornamelijk uit stolpboerderijen (zie paragraaf 2.3.2). De openheid van een droogmakerij is karakteriserend voor Wijdewormer.

2.5.2 Beschermde dorpsgezichten

De gemeente Wormerland kent nog geen beschermde dorpsgezichten. De dorpen hebben echter een grote rol gespeeld in de historische ontwikkeling van de gemeente. De relatie tussen de wegsloot en het historische lint in Jisp; Neck op de dijk; en de linten in de droogmakerij Wijde Wormer laten nog veel elementen van deze oorspronkelijke ontstaanswijze zien en geven een rijkelijke informatie over de historie van de gemeente Wormerland.

2.5.3 Kerkelijk erfgoed

De kerk had vroeger veelal een centrale plaats in een dorpsgemeenschap. De kerk was vrijwel altijd een uniek gebouw binnen een dorp en diende als een oriëntatiepunt (landmark). Veel kerken zijn tegenwoordig als erfgoed bestempeld en vragen in het bijzonder aandacht. Kerkgebouwen zijn beeldbepalend en belangrijk als betekenisdragers voor de plaatselijke geschiedenis. Door de ontkerkelijking is er steeds meer sprake van leegstaande kerken. De leegstand vertaalt zich in sloop / nieuwbouw van woningen, gebruik als woning(en), gebruik als gemeenschapshuis of cultuurgebouw dan wel een combinatie daarvan.
Het is belangrijk om tijdig strategisch na te denken over de toekomst van de kerkgebouwen.

Ook in Wormerland is kerkelijk erfgoed te vinden. Alleen in Wormer zijn al drie 19e-eeuwse kerkgebouwen te vinden. De Hervormde kerk uit het begin van de 19e eeuw is de oudste en is als rijksmonument beschermd. Deze Hervormde kerk op Kerkstraat 8 was oorspronkelijk het centrum van Wormer met ’t Moriaanshoofd (de kroeg) en aan de overkant de meelmolen De Koker (de Zwarte Hengst). Deze kerk staat op een plek waar vroeger een veel grotere molen heeft gestaan. Dit was ook het centrum van de Beschuitsindustrie en tegenover

't Moriaanshoofd heeft het oude raadshuis gestaan van Wormer, die qua grootte te vergelijking is met het oude bestaande raadhuis in Jisp.
De Doopsgezinde kerk Vermaning uit het midden van de 19e eeuw en de Rooms-Katholieke Maria Magdalena kerk uit de late 19e eeuw zijn als gemeentelijk monument beschermd.

In Jisp is de Hervormde kerk, daterend uit 1822, een rijksmonument. Op deze locatie stond al in de 15e eeuw een parochiekerk die in de 16e eeuw door brand verwoest is. De voorganger van de huidige kerk is wegens bouwvalligheid afgebroken, maar hierdoor is het 17e-eeuws interieur meeverhuisd naar de nieuwe kerk. Het hekwerk rond de kerk en het raadhuis is als gemeentelijk monument beschermd. Verderop in Jisp staat de rijksmonumentale beschermde pastorie 'Ghispesteijn'. Deze in eclectische stijl gebouwde pastorie dateert uit de 19e eeuw.

In Oostknollendam zorgde de verwijdering van de Knollendam in 1632 voor een splitsing tussen het Doopsgezinde Westknollendam en het Hervormde Oostknollendam. De hervormde kerk in Oostknollendam sloot in 1964. De begraafplaats evenals het bijbehorende koetshuis is als rijksmonument beschermd. Dit vanwege de unieke particuliere eigendomssituatie van de begraafplaats (zie afbeelding 2.20).

Afbeelding 2.20 Begraafplaats Oostknollendam. Bron: Gerrit Blaauw Fonds

2.6 Archeologie

De historie van gemeente Wormerland ligt ook in de grond van Wormerland opgeslagen. Archeologische monumenten maken deel uit van het erfgoed.

Hoewel er zich in de gemeente Wormerland geen archeologische rijksmonumenten bevinden, zijn er wel enkele archeologische monumenten. Zo zijn de dorpskernen van Wormer, Jisp en Neck aangewezen als archeologisch monument. Historische kernen hebben archeologische waarde vanwege reeds aangetroffen of te verwachten aanwezigheid van bouwhistorische resten en archeologische sporen en voorwerpen. Dit kan zowel boven als onder de grond zijn. Deze bevatten historische informatie over ouderdom en ruimtelijke

ontwikkeling van de dorpskern. De overige archeologische monumenten zijn voornamelijk voormalige huisplaatsen en molenplaatsen. Soms zijn deze nog als lichte verhogingen in het landschap zichtbaar.
In de omgeving van deze archeologische monumenten moet rekening gehouden worden met archeologische vondsten.

De archeologische verwachtingswaarde in gemeente Wormerland heeft voor het overgrote deel een lage trefkans. Dit betekent dat eventuele vondsten in lage dichtheid of slechte kwaliteit te verwachten zijn. De droogmakerijen Wijde Wormer en Enge Wormer kennen een zeer lage trefkans. Deze gebieden zijn tot na de Middeleeuwen water geweest en hebben dus een lage kans op bewoning. Eventuele vondsten van bijvoorbeeld scheepswrakken zijn tijdens het droogleggen van de polders verwijderd.

3

AAN DE SLAG MET WORMERLANDS ERFGOED

In deze nota zijn de drie kenmerkende gezichten van Wormerland, *`Weids en landelijk Wormerland'*, *`Wormerlandse industrie en handelsgeest'* en *`Kleinschalig en dorps Wormerland'* geïntroduceerd. In de paragrafen 2.3 t/m 2.5 is per kenmerk een beschrijving gegeven van de karakteristieken die essentieel zijn voor erfgoed van het gezicht. Deze karakteristieken geven bij nieuwe ruimtelijke projecten in, met of nabij bestaand erfgoed, aanknopingspunten en richting aan het verhaal van de nieuwe ontwikkeling. Zo kan bestaand erfgoed betrokken worden, versterkt worden, of misschien wel hersteld (herbouwd) worden.

3.1 Het ontwikkelmenu

Voor het meenemen van erfgoed in een project of ontwikkeling is in Wormerland het `ontwikkelmenu' (zie tabel 3.1) bedacht. Het `ontwikkelmenu' biedt een concreet stappenplan om met het Wormerlands erfgoed aan de slag te gaan. Het is een metafoor voor een restaurantmenu met een lijst van verschillende mogelijkheden waaruit een keuze gemaakt kan worden. De gastheer of -vrouw is vergelijkbaar met de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling. Beide stellen zich van tevoren een soortgelijke vraag: wie zitten er aan tafel, wat is er in de omgeving? Waar tafelgasten verschillend kunnen zijn, bijvoorbeeld kinderen, mensen met speciale wensen of diëten, een wat ouder gezelschap, of juist alles door elkaar, en waarop het menu wordt afgestemd, is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen ook zo.
Wat er zich in de omgeving afspeelt kan ook verschillend zijn: een veenweidegebied, het kenmerkende dorpslint, of juist rijksbeschermde monumenten? De gemeente Wormerland wil initiatiefnemers inspireren de ruimtelijke ontwikkeling op het 'menu' af te stemmen.

Tabel 3.1 Het ontwikkelmenu

1	**Kies het gezicht van Wormerland**
	Wat is de locatie van het project? Wat ligt er zoal in de buurt? Op welk van de drie gezichten van Wormerland sluit jouw project aan? Bij welke hoort je ontwikkeling? Welk gezicht wil je versterken? Locatie is bepalend voor bij welk gezicht je project aansluit: 'Weids en landelijk Wormerland', 'Wormerlandse industrie en handelsgeest' of 'Kleinschalig en dorps Wormerland'.
2	**Zoek partners**
	Zijn er misschien partijen die willen aansluiten bij jouw idee of project? Ga op zoek naar mede-initiatiefnemers. Overleg met de gemeente, eventuele omwonenden en andere stakeholders over je idee.
3	**Gebruik de voorbeeldmenu's**
	Gebruik bij het ontwerp van jouw project de voorbeeldmenu's in deze erfgoednota en/of hoofdstuk 2 waarin vanuit drie kenmerkende gezichten van Wormerland de potentie van het erfgoed voor toekomstige ontwikkelingen werd geschetst. Organiseer bijvoorbeeld een ontwerpsessie waarin nagedacht wordt hoe het beste aan te sluiten bij de ontwikkelconcepten.
4	**Specificeer en detailleer**
	Specificeer en detailleer: welke vormen, kleuren, sfeer, inrichting en functies ga je in je project gebruiken?

3.1.1 Voorbeeldmenu's

1. Weids en landelijk Wormerland

Algemeen

Contrast benadrukken tussen rationeel ingerichte droogmakerij en vanuit natuurvolgend veenweide gebied. De dijk vormt hierin een hard grens.

Veenweidegebied

- Open houden
- Rust bewaren
- Toegankelijk over water
- Veeteelt stimuleren
- Natuurbehoud
- Zichtlijnen van verkaveling- en slotenpatroon behouden

Droogmakerijen

- Veeteelt behouden
- Eén weg met daarlangs stevige boerderijen, stolpen of eigentijdse stolpachtige (neem stolp als uitgangspunt van nieuwbouw vanwege windbestendigheid, gecentreerd om eigen warmte etc.)
- Kenmerkend voor de weg zijn de bomenlanen, die de veenweide gebieden verbinden
- Perceelbreedte behouden Kenmerkende boerderij(erven)

Zie 'Handboek ontwerp uw eigen erf - gemeente Wormerland' door Landschap Noord-Holland, 2015

Groen erfgoed

Kenmerkende beplanting behouden, kansrijke gebieden inventariseren.

2. Wormerlandse industrie en handelsgeest

Industrie

- Relatie met de Zaan behouden
- Verschillende bouwstijlen die passen bij tijdsgeest behouden en blijven aanvullen
- Nieuwe bebouwing inpassen bij industriële karakter, waarbij de architectuur die aansluit bij het erfgoed is niet per definitie historisch van karakter hoeft te zijn
- Meegaan in actuele eisen voor interessant vestigingsklimaat (denk aan ruimte voor lunchwandeling, bereikbaarheid OV, horeca voor zakelijke borrels)
- Bereikbaarheid over water (toeleveranciers via water laten leveren o.i.d.)

Watererfgoed

- Rol van water voor de vorming van het landschap zichtbaar maken
- Water als katalysator voor ontwikkelingen zoals bij Bartelssluis

3. Kleinschalig en dorps Wormerland

Dorpslinten

- Ontsluiting via het lint
- Oriëntatie bebouwing op het lint
- Lint met bevaarbare wegsloot erlangs (waar aanwezig), bruggetjes naar huizen
- Zichtlijn over de sloten naar het veenweidegebied in behouden
- Zichtlijnen op erven behouden
- Voorwaarden opstellen om zo volbouwen te voorkomen

Religieus erfgoed

Inpassen in/relateren aan de hoofdthema's in de gemeente, dit publiek maken in informatievoorziening (bordjes/app).

3.2 Voorbeelden erfgoed in ontwikkeling

In deze paragraaf worden twee voorbeelden gegeven van erfgoed in ruimtelijke ontwikkelingen. Deze voorbeelden kunnen initiatiefnemers inspireren om zelf aan de slag te gaan met de voorbeeldmenu's en de karakteristieken mee te nemen in de toekomstige ruimtelijke projecten. Zo kan bestaand erfgoed leiden tot inspiratie bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2.1 Pakhuizen Maas, Waal en De Schepel

Een concreet voorbeeld waarin cultuurhistorie belangrijk is in de ontwikkeling in het bebouwde gebied is de transformatie van de Zaanoever. Aan de Veerdijk, aan de Zaan in Wormer staan drie voormalige pakhuizen van Wessanen's Koninklijke Fabrieken: `Maas', `Waal' en `De Schepel' . Op deze locatie stond eerst de oliemolen `De Schepel', daterend uit het midden van zeventiende eeuw. Deze molen werd in 1825 uit het Olieslagerscontract geschrapt. De molen is toen waarschijnlijk stil gezet en uiteindelijk gesloopt. Op het erf van `De Schepel' werden in 1875 de drie pakhuizen gebouwd. Van het huidige pakhuis `De Schepel' is zelfs zeer aannemelijk dat deze de gerestaureerde molenschuur is van de vroegere oliemolen. In 2013 kwam eindelijk een doorbraak in de strijd voor het behoud van deze zeer waardevolle pakhuizen. In een goede samenwerking met de monumentencommissie van Wormerland en o.a. de Vereniging Zaans Erfgoed heeft het gemeentebestuur van Wormerland een aantal plannen aan de eigenaar ADM Cacao voorgelegd die uiteindelijk geresulteerd hebben in het hergebruik van de panden waardoor ze voor de sloop of verder verval behoed werden. De pakhuizen `Maas', `Waal' en `Schepel' hebben elk inmiddels de rijksmonumentenstatus en zijn volledig in gebruik als opslag en werkplaats en daarmee onderdeel geworden van dit getransformeerde gebied. Ze hebben aan de waterzijde hun "werkbare loswal" weer teruggekregen, daar waar eerst het riet en andere struiken groeiden. Juist op deze piek zou er ensemble kunnen worden gerealiseerd, met schepen uit het Varend Erfgoed, zoals zeilschepen en beurtvaartschepen, die ook in de historie bij de pakhuizen voor de wal lagen om daar hun goederen te laden of te lossen.

Afbeelding 3.1 Pakhuizen Maas, Waal en De Schepel voor de renovatie (bron: Stichting Zaanse Pakhuizen)

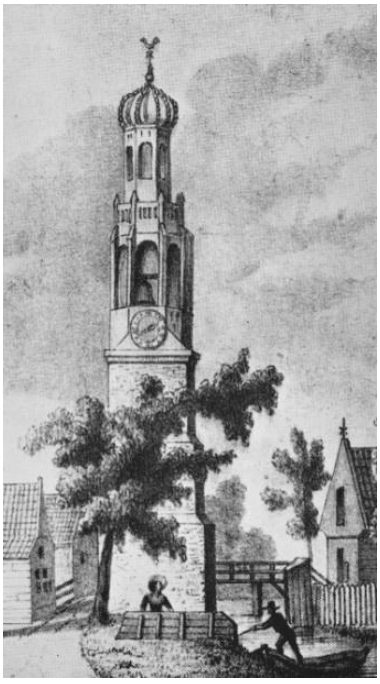
Afbeelding 3.2 Pakhuizen Maas, Waal en De Schepel na de renovatie (foto: Ron Couwenhoven)

3.2.2 Beschuitstoren van Wormer

De oorspronkelijke Beschuitstoren te Wormer, gebouwd in 1620, betrof een toren met een klok die de beschuitbakkers aangaf wanneer de vuren ontstoken en gedoofd mochten worden. De beschuitbakkerijen in Wormer en Jisp werden namelijk uitgeoefend in kleine houten panden en waren daardoor bijzonder brandgevaarlijk. Daarom werd in 1605 bepaald dat, om het brandgevaar te beperken, tussen 18:00 uur en 24:00 uur niet gebakken mocht worden. Nadat de beschuitbakkerijen verdwenen raakte de toren zijn functie kwijt. In 1804 en 1805 werd het houten bovenstuk van de toren vervangen door een ander, eenvoudiger en minder sierlijk bovenstuk (zie afbeeldingen 3.3 en 3.4), echter raakte de toren in de loop der jaren verder vervallen. Waar de gemeenteraad van Wormer in 1895 nog pogingen deed om de nodige gelden voor de herstelling van de toren bijeen te brengen, ontkwam de toren in 1896 toch niet aan de sloop. Wel zijn nog afdrukken gemaakt van de 4 oorspronkelijke gevelstenen, die nu in de gevel van het Honig Breethuis aan de Lagedijk 80 in Zaandijk ingemetseld zitten en ligt er tevens een kopie van de originele windvaan in het Zaansmuseum.

De Beschuitstoren is een kenmerkend symbool geweest voor Wormer en daarom werd bij de viering van het 700-jarig bestaan van Wormer in 1981 een houten replica van de beschuittoren gebouwd. De toren bleef echter maar enkele jaren staan. In 2017 werd definitief overgegaan tot herbouw van de beschuittoren met bijbehorende schuur. Deze locatie staat ongeveer vijftig meter van de plek af waar de toren ooit stond. Dat zou in de huidige omstandigheden midden op de Dorpsstraat zijn, tegenover Dorpsstraat 143. De toren werd herbouwd met steun van de Stichting Support Cultuur en Sport Wormerland en werd in 2018 geopend.

Afbeelding 3.3 Beschuitstoren in 1795



Bron: ZaanWiki

Afbeelding 3.4 Beschuitstoren in 1896

Foto: A.J. Wildschut

Afbeelding 3.5 Beschuitstoren in 2018

4

UITVOER GEVEN AAN ONZE ERFGOEDVISIE

Zoals in de voorgaande hoofdstukken is weergegeven heeft de gemeente Wormerland de ambitie en doel om goed te blijven zorgen voor het haar toevertrouwde erfgoed. Maar daar blijft het niet bij. De gemeente Wormerland wil dat haar erfgoed bron van inspiratie wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota presenteren we hier een aanpak voor. Een aanpak die dynamisch is en voor iedereen, zowel jong als oud, toepasbaar is. Om het gebruik van deze nota verder te stimuleren gaan we uit van de volgende elementen:

4.1 Ontwikkelen - verbinden van erfgoed en ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke omgeving van Wormerland is altijd in ontwikkeling en vormt daarmee een levende en veranderende omgeving. Erfgoed maakt hier onderdeel van uit en verandert dus mee. Het legt op deze manier de verbinding tussen heden, verleden en toekomst van een plek. De geschiedenis vertelt over de identiteit van een gebied en draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit ervan.

- Inbedding van erfgoed in de omgevingsvisie als onderliggend programma;
hiermee wordt erfgoed op een goede manier geborgd in ons ruimtelijk beleid.

- Opstellen van ontwikkelprincipes voor ruimtelijke ingrepen;
de eigenheid en het karakter van een gebied te versterken door aan te geven hoe nieuwe ontwikkelingen aangepast kunnen worden in het bestaande karakter.

- Erfgoed in te zetten als inspiratie en referentie bij (ruimtelijke) ontwikkelingen;
het is van belang om de initiatiefnemer in beginsel te attenderen op bijzondere waarden van het eigendom, zodat men deze waarden mee kan nemen in de planvorming.

- Stimuleren van herbestemming en transformatie van erfgoed;
voor duurzame instandhouding van gebouwd erfgoed is het vinden van een passende bestaande of nieuwe functie van belang.

4.2 Verankering van erfgoed in de ruimtelijke omgeving

De verankering van de zorg voor het erfgoed in de ruimtelijke omgeving is belangrijk voor de zorgvuldige omgang met dit erfgoed binnen de veranderingen in de inrichting van de ruimtelijke omgeving.

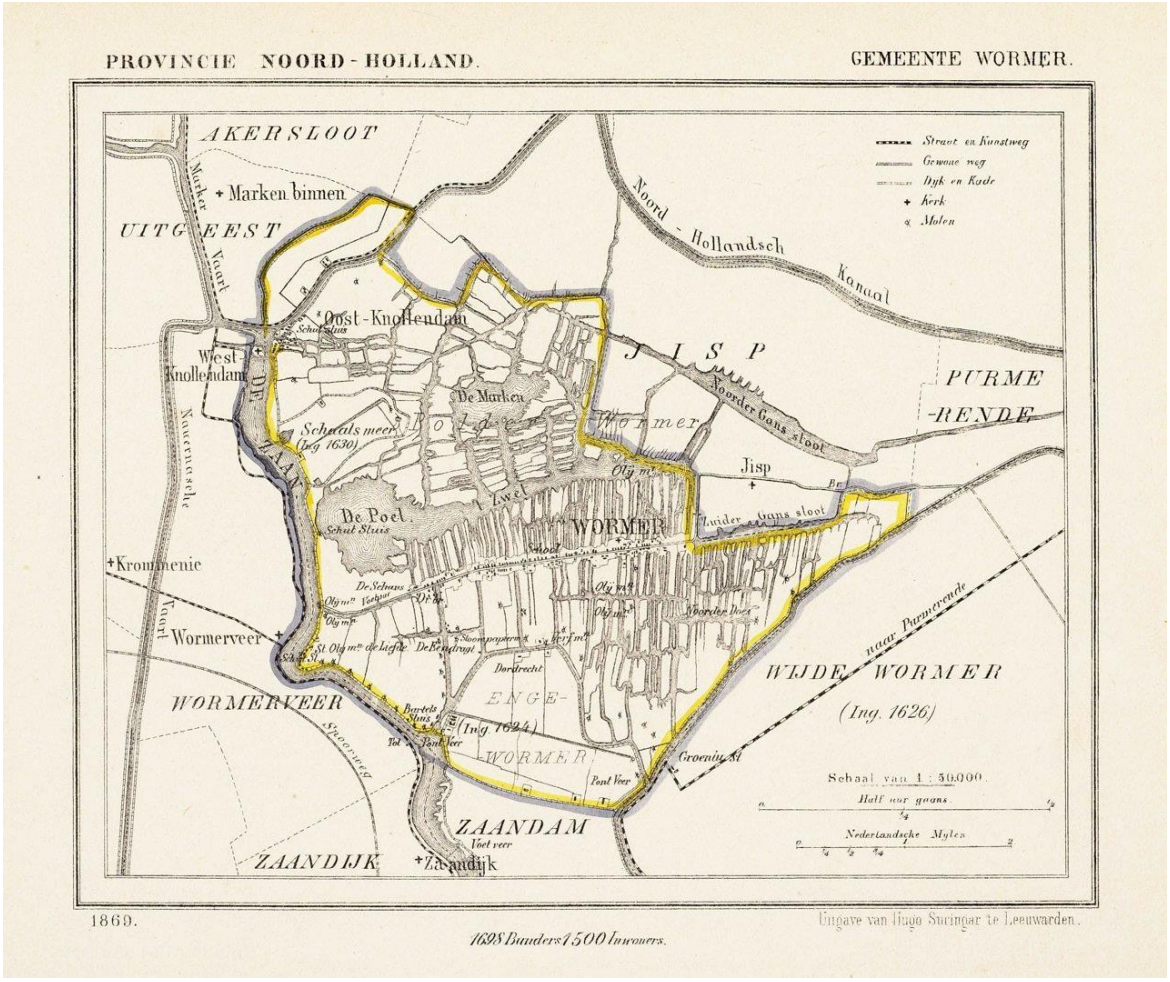
- Omgevingsvisie;
De Erfgoednota zal onderdeel gaan uitmaken van de omgevingsvisie; een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. Een omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed.

- Waardenkaart;
Een waardenkaart is noodzakelijk voor het verankeren van erfgoed in het beleid. De waardenkaart is een uitwerking van de elementen die genoemd worden in de drie gezichten van Wormerland. Op de waardenkaart staan de monumentale en erfgoed waarden specifiek aangegeven, zodat initiatiefnemers hier direct mee aan

de slag kunnen. Het ontwikkelen van de waardenkaart is een vervolgstap die volgt op het vaststellen van deze erfgoednota.

- Gelijkwaardigheid;
erfgoed zal gelijkwaardig mee genomen worden in de integrale afweging van belangen, die plaatsvindt ten behoeve van het goed functioneren van de ruimte. Bij het opstellen van bijvoorbeeld een bestemmingsplan, beheers verordening of projectbesluit, moet er rekening worden gehouden met cultuurhistorische waarden, zowel in als boven de grond.

Afbeelding 4.1 Kaart van gemeente Wormer in 1869 (Bron: Waterlands Archief)



4.3 Bereiken van de toekomstambities

In deze nota wordt gesproken over erfgoed, de omgang daarmee en de meerwaarde die erfgoed kan geven aan een stad of omgeving. De meerwaarde kan economisch zijn doordat erfgoed bijdraagt aan het imago van een gebied en (daardoor) als toeristische trekker kan dienen. Maar de meerwaarde zit ook de kwaliteit die erfgoed meebrengt voor de leefomgeving. Erfgoed geeft een gebied identiteit en de mensen een gezamenlijk verleden. En dat wordt beleefd als een prettige en veilige omgeving om te wonen, te werken en te recreëren.

Het is daarom belangrijk dat in de praktijk de initiatiefnemers de erfgoednota als onderlegger meenemen in hun ontwikkelingen en dat dit ook zichtbaar wordt in die ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen zal deze nota daarom als onderligger dienen. Ook de waardenkaart zal straks gebruikt worden als toetsingsinstrument.

Onderstaand staat beschreven hoe we dit concreet willen bereiken.

- Borging in het beleid;
De erfgoednota wordt opgenomen in het beleid, zoals hierboven beschreven. Na vaststelling wordt een waardenkaart ontwikkeld die meegenomen wordt in de toetsing van ruimtelijke plannen.

- Externe communicatie;
Initiatiefnemers worden vroegtijdig in het proces geïnformeerd over de kaders die zij opgenomen in deze erfgoednota.

- Interne communicatie;
Binnen de gemeentelijke organisatie worden de kaders in deze nota als aanvullend toetsingskader in de werkprocessen geïmplementeerd.

Colofon

Erfgoednota
Erfgoed in ontwikkeling

Bestuurlijk opdrachtgever
Gemeente Wormerland

Bestuurlijk opdrachtnemer
M.A. Bremmer

Adviseurs
S. Schavemaker - monumenten en welstand
W. Kieft - monumenten en welstand
M.J. Janssen, A.M. Conijn en E. Weerman - externe adviseurs Witteveen+Bos
Datum: december 2021

Foto's
Gemeente Wormerland, tenzij anders vermeld

Bezoekadres
Koetserstraat 3
1531 NX Wormer

Postadres
Postbus 20
1530 AA Wormer

Tel. 075 651 21 00
E-mail antwoord@wormerland.nl
www.wormerland.nl

Gemeente Wormerland

www.wormerland.nl

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/04
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21 december 2021
Portefeuillehouder	A.J. Michel-de Jong
Opsteller	M.A. Bremmer
Afdeling/team	Ruimte/GO
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Vaststelling Erfgoednota Wormerland 2021-2025

Kern van het voorstel
Het erfgoed wordt steeds meer van belang geacht, omdat het huidige generaties een beeld geeft van het verleden en het bijdraagt aan onze culturele identiteit. De kaders voor het behoud van monumenten en erfgoed liggen vast in de Erfgoedverordening. De kaders voor het beleefbaar maken van erfgoed zijn recent vastgesteld in de Nota Recreatie en Toerisme. In de voorliggende Concept Erfgoednota worden kaders voorgelegd voor het verbinden van erfgoed met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De concept *Erfgoednota Wormerland 2021-2025* is d.d. 15 december 2020 ter consultatie behandeld in de raad. De concept nota is door het college vanaf 25 januari jl. tot en met 8 maart jl. ter inzage gelegd. Tijdens de inspraakperiode zijn er 2 inspraakreacties ontvangen. Voorstel is om de bijgaande *Erfgoednota Wormerland 2021-2025* en de *bijgaande nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025* ongewijzigd vast te stellen.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. De nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen 2. De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen

Bijlagen
B1 Erfgoednota Wormerland 2021-2025 B2 Nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Aanleiding Het erfgoed wordt steeds meer van belang geacht, omdat het huidige generaties een beeld geeft van het verleden en het bijdraagt aan onze culturele identiteit. De kaders voor het behoud van monumenten en erfgoed liggen vast in de Erfgoedverordening. De kaders voor het beleefbaar maken van erfgoed zijn recent vastgesteld in de Nota Recreatie en Toerisme. In de voorliggende Concept Erfgoednota worden kaders voorgelegd voor het verbinden van erfgoed met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Wormerland wil deze laatste ontwikkeling stimuleren en wil dat ons cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit richting gaan geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen binnen onze gemeente. Om het erfgoed een plek te geven als onderlegger voor ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is deze nota 'Erfgoed in ontwikkeling' opgesteld. Op basis van deze notitie kan erfgoed zo een rol gaan spelen in de inpassing van hedendaagse ontwikkelingen, zoals de energietransitie en de klimaatadoptatie. Er is een uitgebreid participatie- en communicatietraject gevoerd met betrokkenen bij de totstandkoming van de nota. Voor de begeleiding van de erfgoednota zijn er externe specialisten ingehuurd. Omdat de erfgoednota een deelproject is van de omgevingsvisie Wormerland, is deze opdracht uitgevoerd door Bureau Witteveen en Bos. Tijdens de participatiesessies, de kernwaardensessie en de verhaallijn in 2017 zijn drie conceptverhaallijnen geformuleerd, die Wormerland vertegenwoordigden. In de kernwaardensessie zijn kernwaarden geselecteerd, die voor Wormerland van belang zijn en welke kernwaarden meegenomen dienen te worden in het toekomstig beleid. Wat in beide sessies als belangrijkste aandachtspunt naar voren kwam, is om het unieke verhaal van Wormerland meer zichtbaar maken. Vervolgens zijn de kernwaarden samen met vertegenwoordigers uit het erfgoedveld, ambtenaren en initiatiefnemers uit het ruimtelijke en economische veld omgezet naar een bruikbaar ontwikkelperspectief: een 'verhaallijn' voor de toekomst. Uiteindelijk bleek de verhaallijn `Wereldse Weide' de meest aansprekende. De verhaallijn 'Wereldse Weide' is in deze nota vertaald in de onderstaande drie kenmerkende gezichten van Wormerland. Deze vertaling is noodzakelijk om alle verschillende aspecten, volgend uit de diversiteit die de gemeente Wormerland zo kenmerkt, een plek te geven in het erfgoed beleid. 1 `Weids en landelijk Wormerland' biedt ontwikkelingskansen voor de open veenweidegebieden en de droogmakerijen; 2 `Wormerlandse industrie en handelsgeest' benut het rijke handel- en industrieverleden van Wormerland om een aantrekkelijk en levendige Zaanoever te ontwikkelen; 3 `Kleinschalig en dorps Wormerland', waar erfgoed in de dorpen wordt ingezet om de ruimtelijke kwaliteit van het kleinschalige en dorpse karakter van Wormerland te benadrukken. Gewenst resultaat: De verhaallijn van Wormerland 'Wereldse Weide' is samen met het monumentenbeleid en het beeldkwaliteitsplan Zaanoever de aanjager geweest van de behoefte om

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
erfgoed in ruimtelijke stukken meer een plek te geven. Op die manier worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen gestimuleerd de geschiedenis van Wormerland te respecteren, inspirerend te laten zijn, of misschien wel opnieuw zichtbaar te maken. De geschiedenis van Wormerland kan op deze manier betekenisvol doorgegeven worden aan volgende generaties. <u>Voorstel:</u> De raad wordt voorgesteld De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 en de nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen

Alternatieven (incl. argumenten)
Binnen de ambitie die de raad heeft bepaald voor het erfgoedbeleid zijn slechts beperkte alternatieven mogelijk. Het voorliggende beleid gaat in op alle aandachtspunten waarvan u heeft aangegeven deze belangrijk te vinden voor het behoud van erfgoed in de toekomst. Met een keuze om de nota niet vast te stellen, blijft onduidelijkheid bestaan over de wijze waarop de gemeente met haar cultuurhistorisch erfgoed omgaat. Helderheid is gewenst over de paraplufunctie die de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vervult voor onder meer de Nota Toerisme en Recreatie en de Erfgoedverordening. Het afzien van de vaststelling van de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 is dan ook geen goed alternatief.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
- Inventarisatie van erfgoed geeft waardering aan nieuwe objecten en gebieden waar bewoners bij betrokken zijn, die dit als negatieve belasting kunnen ervaren. Door een degelijk communicatietraject te voeren, wordt de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 aan bewoners en belanghebbende organisaties gepresenteerd en draagvlak gecreëerd. - Vaststellen van erfgoedbeleid kan leiden tot verplichtingen bij ruimtelijke ontwikkelingen. De omgang met erfgoed bij een ruimtelijke ontwikkeling is maatwerk en zal in samenspraak met initiatiefnemers plaatsvinden.

Financiële gevolgen	
Toelichting In de begroting 2019 is er € 20.000 budget beschikbaar gesteld voor het maken van de erfgoednota. Hiervan was € 10.000 in 2019 begroot en € 10.000 in 2020. In 2019 is € 7.938 uitgegeven. Eind 2019 was 75% van de erfgoednota gefactureerd. Het resterende budget van 2019 (€ 2.062) is niet meegenomen naar 2020 maar vrijgevallen in het rekeningresultaat 2019. De reden hiervan is dat het budget in 2020 (€ 10.000) ruim voldoende was om de laatste 25% te betalen. Het restant budget 2020 is toereikend voor de totstandkoming van de Erfgoednota.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item.
Dekking binnen begroting?	Ja

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
- Afdeling Ruimte: Monumenten en Welstand - externe adviseurs Witteveen+Bos - Mooi Noord-Holland - Vereniging Zaans Erfgoed

Communicatie
De indieners van de inspraakreactie hebben een afschrift van de Nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 ontvangen en zijn geïnformeerd over de datum waarop de Erfgoednota Wormerland 2021-2025 ter vaststelling wordt behandeld in de gemeenteraad. Daarnaast worden de inwoners en participanten op de hoogte gebracht van het raadsbesluit, via de gemeentepagina, huis-aan-huis bladen, de sociale media en via een persbericht.

Participatie
Ja Er is een uitgebreid participatie- en communicatietraject gevoerd met betrokkenen, zoals Mooi Noord-Holland, Vereniging Zaans Erfgoed en de adviseurs van Monumenten en Welstand (Ruimte) bij de totstandkoming van de nota. Voor de begeleiding van de erfgoednota zijn er externe specialisten ingehuurd. Omdat de erfgoednota een deelproject van de omgevingsvisie Wormerland is deze opdracht uitgevoerd door Bureau Witteveen en Bos.

Juridische aspecten en beleidskader
Wet ruimtelijke ordening, Afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

Duurzaamheid en klimaataspecten
Monumenten en andere karakteristieke historische panden zijn naar hun aard duurzaam. Ze zijn vaak eeuwenoud en vervuilen het milieu niet (meer) door hun zeer zuinige materiaalgebruik. Ook de instandhouding van monumenten is duurzaam: behoud van historische materialen, technieken en details gaat altijd voor vernieuwen. instandhouding en ontwikkeling van erfgoed zijn van belang. Daarnaast kunnen gebiedskenmerken en lessen uit het verleden inspiratie bieden voor de opgaven waar we voor staan. Door de kracht van ontwerp kunnen de oude waarden een plek gegeven worden in de leefomgeving van de toekomst.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,

A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Vaststelling Erfgoednota Wormerland 2021-2025

RV-nummer: 2022/04
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit

1. De nota van inspraak Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen;
2. De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Motie n.a.v. Erfgoednota Wormerland 2021-2025

De raad van gemeente Wormerland, in vergadering bijeen d.d. 8-02-2022

Kennisnemende van het raadsvoorstel en gehoord de beraadslagingen:

1. De Erfgoednota Wormerland 2021-2025 het Erfgoed van Wormerland plaatst in een ontwikkelingsstrategie omdat onze ruimtelijke omgeving altijd in ontwikkeling is,
2. Dat daaraan een 'Ontwikkelmenu' wordt verbonden, zodat bij elke verandering rekening wordt gehouden met 'het gezicht van Wormerland' en de 'Voorbeeldmenu's' en de 'Specificering en Detaillering'
3. Monumenten daarin een belangrijke rol spelen, en van belang zijn voor onze identiteit.

Overwegende dat:
1. Dat de voorgestelde Erfgoednota en de daaraan verbonden ontwikkelingsstrategie eigentijds overkomt, omdat 'de wereld om ons heen verandert en je niet meedoet als je niet mee verandert.'
2. Dat geen prioriteit wordt gegeven aan het behouden van ons erfgoed op de bestaande locatie, en zoveel mogelijk in de bestaande toestand, zoals Zaanstad bijvoorbeeld als beleid heeft.
3. Dat dit wel van belang is omdat monumenten niet op zich staan: het gebouw, de afwerking en de locatie vormen een ensemble dat in combinatie uniek is om zoveel mogelijk te behouden, dat de ontwikkeling er omheen daar rekening mee houdt, meer dan andersom.

Spreekt uit:
Dat, indien binnen onze gemeente een ontwikkeling plaats vindt waarbij de toestand van één van onze monumenten in het geding is, als dat de gemeentelijke monumentenlijst en/of een rijks- of provinciaal monument betreft, dat behoud van het erfgoed bij voorkeur dient plaats te vinden op de bestaande locatie in de bestaande toestand, en dat daar alleen in het uiterste geval van wordt afgeweken, waarbij de besluitvorming aan de gemeenteraad is.

En gaat over tot de orde van de dag.

De partijen en personen die dit steunen, waaronder Fred Sanders VVD

OMGEVINGSVISIE WORMERLAND

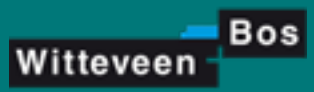
RHO ADVISEURS

november 2021
Uitgave: gemeente Wormerland
Foto's: gemeente Wormerland, tenzij anders vermeld

Bezoekadres
Koetserstraat 3
1531 NX Wormer
Postadres

Postbus 20
1530 AA Wormer

Tel. 075 651 21 00
E-mail antwoord@wormerland.nl
www.wormerland.nl



RHO ADVISEURS

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**	**5**
1.1	Wat is de aanleiding voor de omgevingsvisie?	5
1.2	Wat is de functie van een omgevingsvisie?	6
1.3	Uit welke onderdelen bestaat de visie en hoe wordt die ontsloten?	7
1.4	Hoe komen we tot de omgevingsvisie?	8
1.5	Doel visie	8
1.6	Leeswijzer	8
2	**WORMERLANDSE IDENTITEIT**	**9**
2.1	Kleinschalig en dorps	10
2.2	Weids en landelijk gebied	10
2.3	Natuur en groen	10
2.4	Wonen	10
3	**VISIE WORMERLAND (THEMATISCH)**	**11**
3.1	Wonen	12
3.2	Cultuurhistorie en bebouwd gebied	14
3.3	Landelijk gebied, natuurgebieden en groen	14
3.4	Recreatie en toerisme	15
3.5	Veiligheid en bereikbaarheid	15
3.6	Energie en duurzaamheid	16
3.7	Voorzieningen	18
3.8	Sociaal domein	18
3.9	Maatschappelijke participatie en samenleving	18
3.10	Ruimtelijke kwaliteit	19
4	**VISIE WORMERLAND (GEBIEDSGERICHT)**	21
4.1	Droogmakerij	21
4.2	Veenweidegebied	22
4.3	Natuurgebied / Natura 2000	24
4.4	Stedelijk gebied	24
4.5	Transformatielocatie / mogelijke transformatielocatie	26
4.6	Centrum	27
4.7	Woonzorg-servicegebied	27
4.8	Station	27
4.9	Werklocatie	28

4.10 Leisure / versterken poortfunctie 28
4.11 Bebouwingslint in veenpolderlandschap 30
4.12 Bebouwingslint in droogmakerij 30
4.13 Zaanoever 30
4.14 Stelling van Amsterdam 31
4.15 Landmarks 31
4.16 Natuurverbinding 33
4.17 Energietransitie / netwerk elektriciteitsvoorziening 33
4.18 Zoekgebieden opwekken hernieuwbare energie 33
4.19 Hoofdinfrastructuur 35
4.20 Nieuwe verbinding 35
4.21 Recreatief (knooppunten)netwerk 35

5 UITVOERING 37
5.1 Samen 37
5.2 Spelregels nieuwe ontwikkelingen 38
5.3 Stappenplan initiatieven 39
5.4 Monitoring beleid en projecten 40
5.5 Projecten 40

1 BIJLAGE ACHTERGRONDEN: SPEELVELD, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 41
1.1 Inleiding 41
1.2 Positie in de metropool 42
1.3 Wonen 44
1.4 Ontmoeten 47
1.5 Gezondheid 48
1.6 Zorg 48
1.7 Veiligheid 48
1.8 Werkgelegenheid/ economie 49
1.9 Vrije tijd 49
1.10 Agrarisch gebruik 50
1.11 Cultuurhistorie en natuur 50
1.12 Transitie naar duurzame economie en samenleving 50
1.13 Klimaatadaptatie 51

1 INLEIDING

1.1 WAT IS DE AANLEIDING VOOR DE OMGEVINGSVISIE?

De karakteristieke lintdorpen, unieke veenweidegebieden met cultuurhistorische elementen en een weidse droogmakerij vormen een bijzondere en prettige woon- en werkomgeving in de gemeente Wormerland. Een gemeente met een landelijk karakter, opgenomen in het grootstedelijk netwerk van de metropoolregio Amsterdam. Verschillende ambities zal de gemeente Wormerland nastreven in goede samenwerking met de partners binnen de Metropoolregio Amsterdam en de MRA-deelregio Zaanstreek-Waterland.

De druk op de fysieke leefomgeving in de gemeente neemt toe. De vraag naar woningen en een gezonde en sociale leefomgeving, de wens tot recreatie, economische groei en diverse duurzaamheidsambities vragen om een integrale aanpak om de kwaliteiten van de gemeente te behouden. De gemeente wil samen met haar inwoners en gebruikers van het gebied komen tot gedragen, evenwichtige en integrale oplossingen voor ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie werkt aan een nieuwe Omgevingswet. De komst van de Omgevingswet heeft een grote impact op het beleid voor de fysieke leefomgeving. De doelstelling is integraal, eenvoudig en beter. Met de komst van de Omgevingswet wordt de rol van de samenleving groter. De Omgevingsvisie speelt daarbij een belangrijke rol. In de omgevingsvisie legt de gemeente de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving in één samenhangende visie op strategisch niveau vast.

1.2 WAT IS DE FUNCTIE VAN EEN OMGEVINGSVISIE?

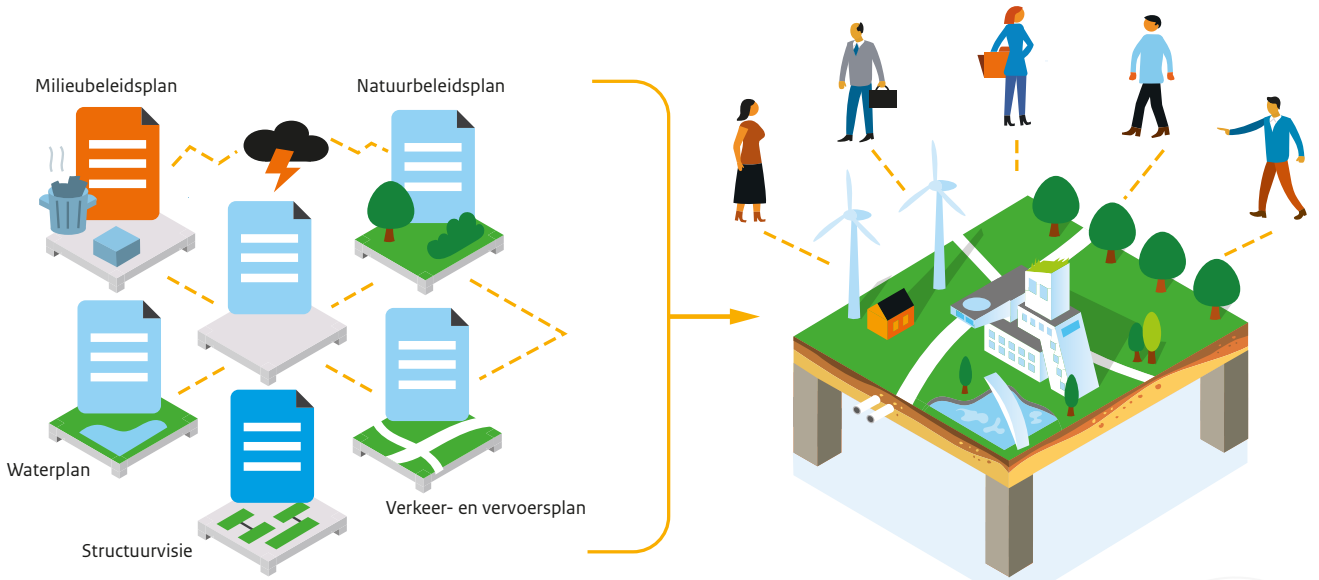
Hoofddoel van de omgevingsvisie is ‘het bereiken en in standhouden van een veilige, gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit’. De visie is geen gedetailleerd plan maar toont de hoofdlijnen voor het langetermijnbeleid. Het is de integrale kapstok van het beleid voor de fysieke leefomgeving.

De omgevingsvisie geeft antwoorden op diverse vragen. Hoe willen we dat onze gemeente er in de toekomst uitziet? Welke ontwikkelingen komen er op ons af en wat is er nodig om de komende jaren prettig te kunnen wonen, werken en recreëren? Hoe houden we de kernen leefbaar en wat kunnen we met elkaar doen om de gemeente duurzamer en gezonder te maken? Hoe gaan we dat samen doen en wat gaan we concreet doen?

Een deel van de ambities kan door de gemeente zelf worden uitgevoerd. Daarnaast zijn we voor een groot deel ook afhankelijk van initiatieven. Als gemeente vinden wij het belangrijk om grip te houden op deze initiatieven en activiteiten. Dragen deze bij aan de gezamenlijke doelen en ambities uit de omgevingsvisie? Wie bepaalt of een initiatief een goed initiatief is? Het is logisch dat niet alles overal kan. Hoe zorgen we voor een duidelijke visie, zonder dat alles dichtgetimmerd is?

We gebruiken onze omgevingsvisie als richtinggevend instrument voor te maken afwegingen en keuzes. Met de omgevingsvisie willen we iedereen, die actief is in onze leefomgeving, inspireren om ideeën waar te maken die passen in de visie.

Om initiatieven samen voor elkaar te krijgen, is het belangrijk dat de uitnodiging zo open mogelijk is met zo min mogelijk beperkingen. Tegelijkertijd blijft sturing een belangrijk middel. Het is van belang dat ontwikkelingen elkaar versterken en niet beperken. Bovendien is het belangrijk om het eigene van het gebied te behouden: de identiteit en de kernwaarden waar we trots op zijn. De gemeente is verantwoordelijk voor het bewaken van de samenhang en de kwaliteit en stuurt daarop om gezamenlijke doelen te behalen.
De gemeente is eindverantwoordelijk voor de integrale afweging van initiatieven. Deze integrale samenhang in beleid is een omslag in wijze van beleidsvoering, waar eerder het beleid versnipperd was over verplichte sectorale beleidsplannen (zie ook afbeelding 1.1).



Nu

De huidige wet- en regelgeving voor de fysieke leefomgeving is versnipperd en verspreid over verplichte sectorale beleidsplannen. Het overzicht ontbreekt daardoor en soms botsen de plannen.

Straks

De integrale omgevingsvisie zorgt voor samenhang. Het geeft ook aan wat het verantwoordelijke bestuursorgaan zelf doet en wat de verantwoordelijkheid van anderen is.

Afbeelding 1.1 Integrale afweging in de Omgevingsvisie, Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

We kunnen initiatieven stimuleren en ontwikkelingen mogelijk maken, door integraal te werken en vooral samen te werken met inwoners, ondernemers, (semi) overheden, organisaties en overige belanghebbenden.

Het koppelen van initiatieven die uitvoering geven aan de visie biedt volop kansen. Daarbij is het belangrijk om keuzes te maken en (gebiedsgerichte) prioriteiten te stellen. Hiermee kunnen we concreet richting geven aan ruimtelijke ontwikkelingen.

De visie kan door het college in programma's worden uitgewerkt. Programma's maken de doelen van een omgevingsvisie concreet. Hierin staat wat we willen uitvoeren, hoe we het uitvoeren en hoe we dit financieel dekken. Regels die nodig zijn voor het borgen van de visie zetten we in het omgevingsplan (zie afbeelding 1.2).

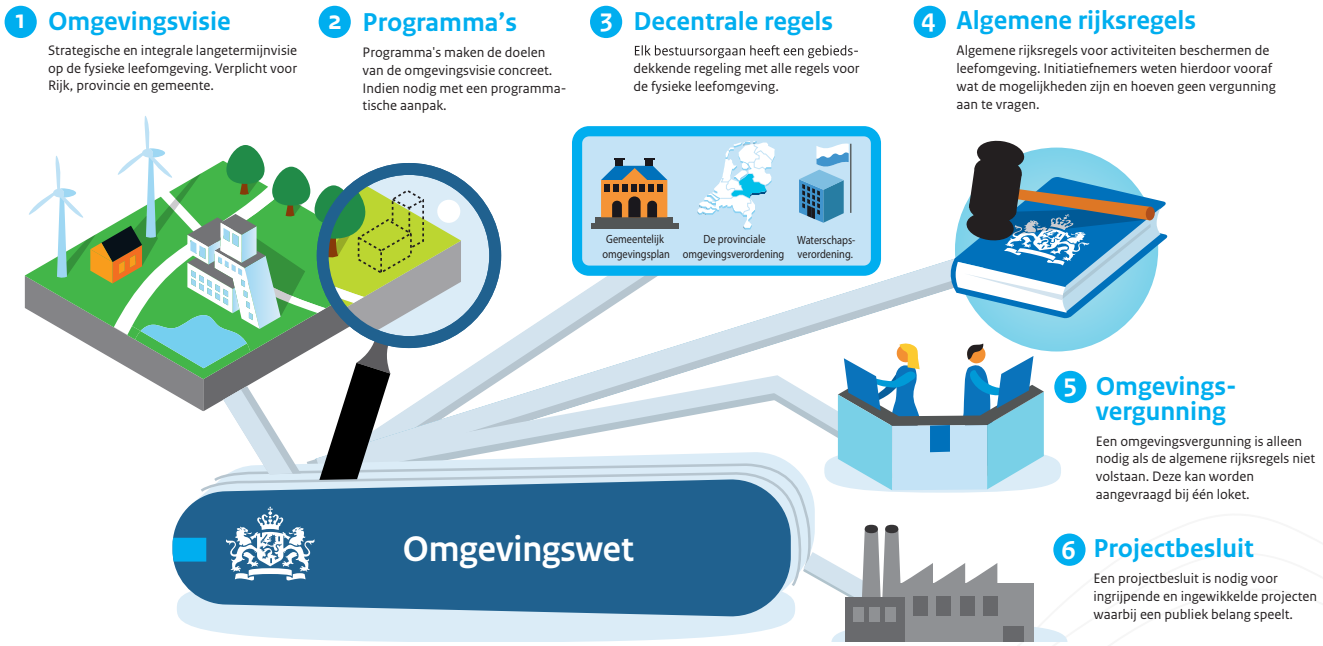
De omgevingsvisie is 'zelfbindend' voor de gemeente. Dat betekent dat de gemeente handelt naar de visie. Een omgevingsvisie bevat dus geen regels voor burgers, bedrijven of andere overheden.

1.3 UIT WELKE ONDERDELEN BESTAAT DE VISIE EN HOE WORDT DIE ONTSLOTEN?

De omgevingsvisie geeft aan wat we willen bereiken. Het is een visie waarin onderscheid wordt gemaakt in thema's die voor het hele grondgebied gelden en een visie voor deelgebieden, met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Per thema en deelgebied beschrijven we: wat speelt er, wat willen we bereiken en hoe willen we dat bereiken.

Met de visie ontsluiten we ons beleid voor de leefomgeving en maken we dit snel (digitaal) vindbaar. We maken het begrijpelijk voor inwoners en ondernemers en toepasbaar voor iedereen die ermee gaat werken. Daarmee inspireren we onze omgeving om met ideeën en initiatieven te komen die passen bij onze ambities.

We kiezen voor de opzet van een website met de visiekaart als belangrijkste hoofdtoegang. Het gaat immers om een ruimtelijke visie voor het hele grondgebied van de gemeente, waarbij duidelijk moet zijn wat de doelen per thema of deelgebied zijn.



Afbeelding 1.2 De zes kerninstrumenten van de Omgevingswet, Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Vervolgens kan van grof naar fijn de informatie aangeklikt worden. Als men alleen de hoofdlijnen van de visie of voor een bepaald gebied wil weten, dan is één klik voldoende om de bijbehorende beleidsdoelen te vinden. Als je meer wil weten, dan kan doorgeklikt worden naar de relevante beleidsnotities. Op de hoofdpagina is ruimte voor het hoofddoel van de visie en de identiteit en kernwaarden van de gemeente. Door deze opzet wordt de samenhang en terugvindbaarheid van het beleid helder. De omgevingsvisie is de centrale ingang en kapstok voor de diverse beleidsstukken. Na de vaststelling van de visie doen we dit via het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Zo kan iedereen de visie bekijken in het landelijke Omgevingsloket.

1.4 HOE KOMEN WE TOT DE OMGEVINGSVISIE?

Na een intensief participatietraject in de tweede helft van 2019 en in 2020 is de koers opgesteld, met daarin de identiteit, het speelveld, trends en ontwikkelingen, de koers op thema's en enkele dilemma's. Dit koersdocument is op 30 juni 2020 besproken en vastgesteld door de gemeenteraad. De laatste fase was het uitbouwen van het koersdocument tot de visie.

Processtappen

1. Startfase
2. Verkenningsfase
3. Droombeeldenfase
4. Koersfase
5. Visiefase

Wat ons vervolgens nog te doen stond, was het bespreken van de dilemma's die uit het koersdocument en de kick-off van de visiefase naar voren zijn gekomen. Je kan hierbij bijvoorbeeld denken aan:

- het spanningsveld tussen natuur en recreatieve ambities;
- bodemdaling in relatie tot agrarisch gebruik en behoud van het cultuurhistorisch waardevolle landschap;
- de aanwijzing tot bijzonder provinciaal landschap in relatie tot de grote woningbehoefte en wonen in de tweede lijn;
- de bereikbaarheid van het gebied en nieuwe verkeersaantrekkende functies;
- klimaatadaptatie en energietransitie passend bij Wormerland.

De dilemma's zijn besproken binnen de gemeente, maar ook met de ketenpartners en buurgemeenten, met als doel om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. Een Omgevingsvisie stopt immers niet bij de gemeentegrenzen.

Ook zijn de diverse beleidsstukken geïnventariseerd. De omgevingsvisie is immers een 'paraplu' voor de huidige en aangekondigde beleidsstukken. De essentie heeft een plek gekregen in de visie, voor de uitwerking wordt verwezen naar het betreffende beleid.

Vervolgens is de Koersnotitie uitgebouwd tot een ontwerp omgevingsvisie met een gebiedsgerichte uitwerking. We wilden namelijk de beleidsdoelen per deelgebied en locatie scherp krijgen. De vrij gedetailleerde structuurvisie uit 2014 was hiervoor een vertrekpunt, aangevuld met de nieuwe trends, ontwikkelingen en projecten. Het karakter van de omgevingsvisie maakt dat deze globaler en flexibeler is. Dat vraagt om een cultuurverandering en een andere werkwijze. Initiatieven die bijdragen aan de beleidsdoelen, kunnen rekenen op een positieve grondhouding.

1.5 DOEL VISIE

De ontwerp omgevingsvisie is in april 2021 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en vrijgegeven voor zienswijzen. Het ontwerp is ter bespreking voor de raad geagendeerd en 6 weken ter inzage gelegd, zodat iedereen de mogelijkheid heeft gehad om hierop te reageren. Na de periode van terinzagelegging zijn de ontvangen zienswijzen beantwoord in een Nota van beantwoording. De Nota van beantwoording is vervolgens betrokken bij de vaststelling van de omgevingsvisie.

1.6 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 beschrijven we de onze identiteit en kernwaarden. In hoofdstuk 3 werken we de hoofdthema's uit die voor de hele gemeente gelden. Per thema verwoorden we wat er speelt en beschrijven we de visie. De visie is in hoofdstuk 4 uitgewerkt per deelgebied. Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de uitvoering.

2 WORMERLANDSE IDENTITEIT

De omgevingsvisie spreekt zich uit over hoe we de fysieke leefomgeving in de toekomst zien. Wat is onze identiteit die we willen versterken en wat zijn de kernwaarden die we willen behouden. Tijdens het participatietraject is gevraagd wat onze inwoners de mooiste of meest karakteristieke plekken vinden in Wormerland. En welke andere elementen, functies of voorzieningen waarderen ze in Wormerland, zijn ze trots op en willen ze graag behouden? Maar ook: wat zien onze inwoners in de toekomst graag anders? Samen met de inwoners hebben we een goed beeld kunnen vormen wat de identiteit en kernwaarden van Wormerland zijn en ook wat de gewenste ontwikkelingsrichting is.

We beschrijven de kernwaarden aan de hand van vier samenvattende kernbegrippen:

1. Kleinschalig en dorps
2. Weids en landelijk gebied
3. Natuur en groen
4. Wonen

2.1 KLEINSCHALIG EN DORPS

Wormerland koestert het dorpsgevoel en de gezelligheid. Het kleinschalige karakter van de gemeente is een zeer gewaardeerd aspect. De Dorpsstraat in Wormer en Jisp en het Oosteinde in Wormer zijn de karakteristieke plekken die hiervoor symbool staan. Ook is het Sociaal Cultureel Centrum Wormerland (SCWO) een fijne ontmoetingsplek. Verder worden de bereikbaarheid, voorzieningen voor kinderen, sociale contacten, winkelaanbod en veiligheid genoemd.

2.2 WEIDS EN LANDELIJK GEBIED

Het polderlandschap is geliefd bij onze burgers. Het weidse veenpolderlandschap met waterrijke veenpolders, veenstromen en droogmakerijen en het herkenbare netwerk van rechte wegen en langwerpige percelen kenmerken het landelijke gebied van Wormerland. Droogmakerijen Wijde Wormer (één van de grote droogmakerijen uit de 17e eeuw) en Enge Wormer zijn de sprekende voorbeelden. Het Wormer- en Jisperveld heeft een wat verruigder, rustiek, verstild karakter. De rust van het landelijke gebied in combinatie met de meer stedelijke voorzieningen van de metropoolregio binnen handbereik maakt de gemeente voor de Wormerlanders een aantrekkelijk en gewild woongebied.

2.3 NATUUR EN GROEN

In lijn met het weidse en landelijke karakter van Wormerland, zijn de natuurgebieden en het openbaar groen in de gemeente (recreatief gezien) belangrijke karakteristieken van de gemeente. Het circa 2.000 hectare tellende natuurgebied het Wormer- en Jisperveld is één van de meest karakteristieke plaatsen van de gemeente Wormerland. Andere kenmerkende gebieden zijn Het Zwet, de plas tussen Jisp en de Zaan, en de Zaan, de historische waterloop waarlangs onder andere de Wormerlandse lintdorpen Oostknollendam en Wormer zijn ontstaan. Stuk voor stuk zijn het elementen met een natuurlijk en groen karakter, waar men rust vindt. De nabijheid van natuur en groen draagt bij aan het woongenot in de gemeente. Ook de groene elementen in de bebouwde omgeving dragen daaraan bij.

2.4 WONEN

Wormerland is een levendige en veerkrachtige gemeente, met een gevarieerde bevolkingsopbouw en een evenwichtige mix van wonen, werken en recreëren. Dit is de kracht die wij willen behouden en versterken.

Inwoners waarderen in hoge mate het dorpse karakter (Dorpsstraat Wormer), het landschap en de natuur (Wormer- en Jisperveld, het Zwet). Deze kernwaarden maken Wormerland een zeer aantrekkelijke woonplek en ook vestigingsplek voor woningzoekenden uit Amsterdam en de Zaanstreek.

Het feit dat Wormerland zo gewaardeerd wordt heeft ook een keerzijde, het is lastig om een betaalbare woning te vinden. Het aanbod aan betaalbare woningen in de gemeente is beperkt en er zijn weinig mogelijkheden om woningen toe te voegen. Daarom zoeken wij naar woningbouwlocaties en is er een initiatief voor wonen in de tweede lijn. Ook de toenemende zorgbehoefte van onze ouder wordende inwoners vraagt aandacht.

3 VISIE WORMERLAND (THEMATISCH)

De omgevingsvisie is een ruimtelijke visie met een link naar gezondheid en legt de beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Duidelijk moet zijn wat de gemeente wil bereiken. Wat is de stip op de horizon voor de beleidsthema's en deelgebieden? En hoe willen wij, als gemeente, de doelen bereiken? Wie heeft welke rol bij het realiseren van de lange termijn doelen uit de visie?

Een eerste stap is het beschrijven van de visie: waar wil de gemeente naartoe. De thema's die centraal staan in de visie zijn:

- Wonen;
- Cultuurhistorie en bebouwd gebied;
- Landelijk gebied, natuurgebieden en groen;
- Recreatie en toerisme;
- Veiligheid en bereikbaarheid;
- Energie en duurzaamheid;
- Voorzieningen;
- Sociaal domein en gezondheid;
- Maatschappelijke participatie, werkgelegenheid en samenleving;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Per thema wordt verwoord wat er speelt en worden de kernambities beschreven. Het zijn de onderwerpen die in hoofdstuk 4 gebiedsgericht worden uitgewerkt. In bijlage 1 wordt inzicht gegeven in de achtergronden bij de visie, waaronder de trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen.

3.1 WONEN

Een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie is de Woonvisie Wormerland 2017-2025. Het 'Collegeprogramma 2018-2022 Voor elkaar' geeft aan met welke vervolgstappen de woonvisie verder wordt ingevuld, en hoe dit zich verhoudt tot de omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie gaan we in op de actualiteiten.

Met deze benadering wordt de verbinding tussen het sociale en het ruimtelijke domein versterkt. Zo kunnen ruimtelijke plannen een goede invulling geven aan maatschappelijke opgaven als vergrijzing, een veranderend zorglandschap en woonbehoefte van starters en senioren.

Onze inwoners waarderen Wormerland vanwege de natuur, het groen en de ruimte. Buiten is altijd dichtbij. Deze onderscheidende kwaliteiten willen we behouden en uitvergroten. Maar hoe kunnen we zorgen dat iedereen die in Wormerland wil wonen ook een plek kan krijgen om te wonen, zonder dat we het groene karakter aantasten? Wat wij concreet willen gaan doen op het gebied van woningbouw is:

- We willen een nieuwbouw van minimaal 70 woningen per jaar gemiddeld realiseren in de periode tot 2030 (zodat we uitkomen op een netto toevoeging van minimaal 50 à 55 woningen per jaar). Gezien de grote druk op de lokale en regionale woningmarkt koersen we op de bovenkant in de bandbreedte van de behoefteramingen. Voor de periode tot 2030 komt dat neer op minimaal 800 woningen (exclusief sloop).
- Wormerland beschikt al over een harde plancapaciteit van circa 500 woningen. Een aanzienlijk deel van de zachte plannen moet dus op korter termijn verder ontwikkeld worden. Bovendien hebben we ook op langere termijn, na 2030, plancapaciteit nodig.
- Voor de woningbouw wordt ingezet op drie pijlers: binnenstedelijke bouw- en herontwikkelingslocaties (passend binnen de provinciale Omgevingsverordening), een versterking van de lintbebouwing en aanvullende woningbouwlocaties voor de langere termijn.
  - Aangezien we op korte termijn behoefte aan extra woningen hebben (het accent in de behoeftegroei ligt in de periode tot 2025) gaan we voor plekken die snel tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Wonen in de tweede lijn biedt hiervoor goede mogelijkheden onder de voorwaarde dat de provincie hiertoe de mogelijkheden verruimt. De provincie stelt een notitie Lintbebouwing op die eventueel ook mogelijkheden biedt voor wonen in de tweede lijn. Hoe deze notitie er daadwerkelijk uit gaat zien, valt nog niet te zeggen.
  - Daarnaast gaan we voort met de ontwikkeling van de Zaanoever tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en verblijven. Dit betreft verschillende plannen, met als meest omvangrijke potentiële bouwlocatie 'de Zaandriehoek', waar de bouw van circa 270 woningen is voorzien.
  - Bovendien gaan we, mede met het oog op de langere termijn en de regionale behoefte, op zoek naar extra ruimte voor woningen. Hierbij richten we ons op potentiële woningbouwlocaties in en direct aansluitend op de kernen en linten die mogelijk passen binnen de kaders van (toekomstige) wet- en regelgeving.
  - Indien de mogelijkheden van bovenstaande pijlers volledig worden benut bouwt Wormerland meer dan de behoefte die uit de prognoses blijkt. Voor de afzetbaarheid van woningen is dat geen enkel probleem. In de metropoolregio blijft de woningbouw over het geheel genomen achter bij de woningbehoefte. In dat geval wordt in Wormerland wat meer voor de regionale behoefte gebouwd.
  - Voor de programmering ligt het accent in hoge mate op 'betaalbaar wonen'. We koersen in de nieuwbouw op minimaal 30% sociale huur en een aandeel van 10% betaalbare koopappartementen of 10% middeldure huurwoningen.
- Qua woningtype wordt gestreefd naar een mix van eengezinswoningen en appartementen. De komende jaren willen we nog in een substantiële korte termijn behoefte aan

eengezinswoningen voorzien, zoals ook in het voorlopige programma is opgenomen (ongeveer éénderde van de nieuwbouw tot 2025). Op langere termijn neemt het aandeel appartementen in de nieuwbouw toe. Daarbij hebben (levensloopbestendige) appartementen met lift de meeste toekomstwaarde.

- Conform de woonvisie wordt gestreefd naar gemêleerde wijken, divers waar het gaat om woningtypen, bewoners en voorzieningen.
- We anticiperen op de toenemende vergrijzing door aan alle appartementen de eis te stellen dat deze levensloopbestendig moeten zijn.
- In overleg met zorgorganisaties bepalen we welke toevoeging aan (zelfstandige) woonzorgwoningen en aan kleinschalige woonvormen voor dementerenden (meestal intramuraal) nodig is, met daarbij het besef dat ook allerlei tussenvormen mogelijk zijn. De omgeving van Zorgcirkel Torenerf is hiervoor een goede plek.
- We sturen, samen met de Omgevingsdienst IJmond, op de duurzaamheid van de nieuwbouw met GPR gebouw[1]. Dit omvat de thema's energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.
- We gaan een instrumentarium opstellen waarmee zo veel mogelijk nieuwbouwwoningen beschikbaar komen voor inwoners van Wormerland.
- Met name voor 'wonen in de tweede lijn' willen we, mits toegestaan binnen de provinciale Omgevingsverordening, ruimte geven aan initiatieven voor vormen van gemeenschappelijk wonen. Kleinschalige gemeenschappen die bijdragen aan een vitale sociale structuur van onze gehele gemeente.
- De hoofdlijnen van onze visie op woningbouw zijn:
  - Aandeel sociale huur: in een aantal herstructureringslocaties in Wormer zal waarschijnlijk meer dan 40% sociale huur gerealiseerd kunnen worden. In andere gebieden, zoals de linten, kan dit % dan lager uitvallen (minimaal 30%, conform de vigerende woonvisie).
  - Voor de sociale huur werken we samen met WormerWonen en Parteon. Indien de grond in gemeentelijk eigendom is en er mogelijkheden zijn op de betreffende locatie voor de realisatie van sociale huurwoningen gaan we in gesprek met deze woningbouwcorporaties. Bij grond in particulier eigendom stimuleren we dat de initiatiefnemer voor het aandeel sociaal een overeenkomst met één van de lokale woningbouwcorporaties sluit. Ook aangaande de middeldure huur hebben we een voorkeur voor de genoemde woningbouwcorporaties als verhuurder.
  - Met initiatiefnemers voor middeldure huur worden afspraken gemaakt over een minimale exploitatietermijn, de oppervlakten en aanvangshuren en de huurprijsontwikkeling.
  - Voor de toewijzing van sociale huur is de regionale systematiek van woonruimteverdeling van toepassing. Voor de middeldure huur onderzoeken we de mogelijkheden om criteria voor de toewijzing op te stellen (inkomen, lokale binding).
  - We onderzoeken de mogelijkheden om, in het segment 'betaalbare koop' (tot € 285.000,-), zoveel mogelijk voor woningzoekenden uit Wormerland te bouwen en ook beschikbaar te houden. Opties zijn bijvoorbeeld het tegengaan van opkopen van woningen door beleggers door het opleggen van een zelfbewoningsplicht, onderzoek doen naar de mogelijkheid tot het stellen van toewijzingscriteria voor nieuwbouw en het opleggen van een anti-speculatiebeding. Verder zijn in het kader van 'wonen in de tweede lijn' vormen van verplicht collectief eigendom denkbaar die deze woonvorm aantrekkelijker maken voor initiatieven van inwoners van Wormerland en minder aantrekkelijk voor puur markgerichte initiatieven.
  - In de Zaanoever past vooral gestapelde bouw, met middeldure huur als met name kansrijk segment (daarnaast ook sociale huur, betaalbare en dure koop). Het middeldure huur segment is in Wormerland nog nauwelijks aanwezig. Hierdoor is er nog niet veel ervaring

1. GPR Gebouw is een digitaal instrument om de duurzaamheid van gebouwen te meten. Het meetinstrument is geschikt voor zowel woning- en utiliteitsbouw. De afkorting GPR staat voor Gemeentelijke Praktijk Richtlijn.

met dit segment. We gaan in overleg met sociale verhuurders, beleggers en ontwikkelaars om te onderzoeken wat markttechnisch mogelijk is.

- Linten en kernen: met ‘wonen in de tweede lijn’, mits mogelijk binnen de provinciale Omgevingsverordening, wordt ook een zekere mate van nieuwbouw in en nabij de kleinere kernen mogelijk (Jisp, Oostknollendam, Spijkerboor). In Neck is al fors bijgebouwd. Met wonen in de tweede lijn maken we in principe grondgebonden woningen mogelijk. Denk ook aan vernieuwende geclusterde woonvormen met collectieve (buiten) ruimte. Voor de prijsstelling denken we, naast 30% sociale huur, aan een mix van ‘betaalbare koop’ en dure koop.
- In de kernen buiten Wormer zijn er weinig tot geen winkels en voorzieningen. De voorgenomen woningbouw brengt daarin geen verandering. Voor kwetsbare ouderen zien we vooral woningbouwmogelijkheden in Wormer.

Met deze uitgangspunten voor woningbouw willen we ook ruimte creëren voor starters (jongeren die nog thuis wonen, maar ook mensen die vanwege een ingrijpende levensgebeurtenis snel een woning nodig hebben). We zoeken voor hen ruimte in sociale- en middeldure huur in met name Wormer en in gemeenschappelijke en betaalbare bouwprojecten in de linten.

We willen de mogelijkheden onderzoeken om sociale huurwoningen beter te benutten voor jongeren, doordat zij samen met vrienden in een woning kunnen wonen (friends-contracten). Bij grootschalige toepassing zou deze woonvorm een nadelig effect op de woonomgeving kunnen hebben. Kleinschalige toepassing, om te beginnen in de vorm van enkele pilots, zien we als een kansrijke manier om de woonmogelijkheden voor onze jongeren te verbeteren.

3.2 CULTUURHISTORIE EN BEBOUWD GEBIED

De gemeente Wormerland is rijk aan waardevolle ruimtelijke kwaliteiten en cultureel erfgoed. Onze ontstaansgeschiedenis is bijzonder. Insteek is dat cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit een (nog) belangrijke rol gaat vervullen bij het versterken van de identiteit en ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente. We zijn bezig met het opstellen van beleid ten aanzien van erfgoed in ruimtelijke ontwikkelingen.

Een concreet voorbeeld waarin cultuurhistorie belangrijk is in de ontwikkeling in het bebouwde gebied is de transformatie van de Zaanoever. Dit unieke woon- en werkgebied willen wij in 2040 gereed hebben. Een gedeelte van de oude pakhuizen langs de Zaan is inmiddels omgebouwd tot aantrekkelijke woningen en aansprekende projecten voor horeca en kantoren. Het overgrote deel van het gebied staat echter nog aan het begin van het veranderproces, zoals de toekomst van de pakhuizen Maas, Waal en Schepel. Zo ook bijvoorbeeld de gebiedsontwikkeling van het buurtschap Bartelsluis die zorgt voor een herstel van de schutsluis en een versterking van de zuidelijke entree van Wormer. Hoe ziet de oever er in 2040 uit en wat is er allemaal mogelijk binnen dit gebied? De gemeente onderzoekt samen met ondernemers en inwoners hoe de Zaanoever één van de meest aantrekkelijke (vestigings) locaties van de regio wordt. Daarbij geven de inwoners aan een bruisende Zaanboulevard als voetgangersgebied, met horeca, culturele activiteiten en evenementen voor zich te zien.

3.3 LANDELIJK GEBIED, NATUURGEBIEDEN, GROEN EN WATER

Als gemeente hebben we een prachtige landschappelijke diversiteit. Niet alleen in het buitengebied, maar ook in de straten en wijken. Dit ‘groene kapitaal’ is belangrijk voor ons, zeker vanwege het feit dat groen en water steeds meer in beeld komt als instrument voor klimaatadaptatie. De gemeente zet in op:

- Behoud van het open, groene en waterrijke cultuurlandschap. Behoud van het beschermd natuurgebied Wormer- en Jisperveld is heel belangrijk. Ook is het behoud van de overige groen- en waterstructuren belangrijk.
- Behoud van het open veenweidegebied samen met beheerders en gebruikers. Het remmen van de bodemdaling en verdroging van veenweidegronden moeten integraal opgepakt

worden. De daling van de veengrond heeft negatieve effecten en die reiken verder dan de landbouw of de eigenaren van bebouwing en infrastructuur. Daarnaast zijn er nog de effecten op het klimaat doordat bij de afbraak van het veen broeikasgassen vrijkomen (CO_2). Door goed beheer kan het gebied een bijdrage leveren aan de CO_2 reductie.
- Versterken en waarborgen van groen en water binnen de bebouwde kom. In de groenstructuurvisie is het beleid van de gemeente ten aanzien van groen binnen de gemeentegrenzen opgenomen. Bij de inrichting of aanpassing van de openbare ruimte is aandacht noodzakelijk voor maatregelen die de verandering van het klimaat kunnen opvangen en de biodiversiteit kunnen vergroten.

3.4 RECREATIE EN TOERISME

Recreatie en toerisme groeien sterk in Nederland en in de MRA. Jaarlijks neemt het aantal binnenlandse en buitenlandse bezoekers toe. Tegelijkertijd stijgt het aantal inwoners in Nederland en de MRA en daarmee de behoefte aan ruimte om te recreëren. De verwachting is dat het aantal recreanten met 35% zal toenemen tot 2040. Vooralsnog is de bekendheid over de recreatieve mogelijkheden in Wormerland beperkt. De beschikbaarheid van water, bijzonder landschap en een rijke cultuurhistorie maakt Wormerland aantrekkelijk om te ontdekken.
Om de doelen te bereiken hebben wij een Nota Recreatie en Toerisme Wormerland 2020-2028 en wordt een Uitvoeringsplan recreatie en toerisme opgesteld. In de nota staan de ambities en koers beschreven om de gewenste doelgroepen naar Wormerland te trekken en ze te stimuleren langer te blijven. Samenvattend zijn de ambities voor recreatie en toerisme:
- Openstellen van het groen.
- Uitdragen van de rijke historie.
- Bewaken van de goede balans tussen de leefbaarheid voor inwoners en de levendigheid die bezoekers meenemen.
- Integraal aanpakken van nieuwe ontwikkelingen (samenwerken binnen regio Zaanstreek-Waterland).
- Stimuleren van economische initiatieven en werkgelegenheid.

De natuur en het landschap in onze gemeente nodigen uit tot recreatie en toerisme. Voor inwoners en bedrijven is recreatie in dit mooie landschap een belangrijke onderscheidende vestigingsvoorwaarde. De gemeente vindt het aanbieden van recreatie en toerisme op kleine schaal belangrijk. Het is van belang een goede balans tussen inwoners, bezoekers en bedrijven te behouden. Voor deze balans is het belangrijk dat we recreatie en toerisme verspreiden: niet allemaal tegelijk, niet allemaal op één plek. Het toerisme in onze gemeente groeit en samen met de Metropoolregio vergroten we de toeristische regio. Wij willen inzetten op de mobiliteit van de bezoekers van onze gemeente en hun verblijf op een gebalanceerde manier stimuleren. Een voorbeeld daarvan is ons idee om de toeristische fiets- en wandelroutes uit te breiden. Daarnaast zetten we in op het laten zien en laten ervaren van onze rijke cultuurgeschiedenis, bijvoorbeeld door het aanbieden van een “vroeger en nu” wandel/fietsroute.

Hierbij is wel van belang dat de natuur in stand wordt gehouden door een goede zonering, waarbij recreanten worden geweerd uit kwetsbare natuur en weidevogelgebieden.

Hiernaast moet er aandacht zijn voor:
1. kleinschalige overnachtingsmogelijkheden (kamperen);
2. ontwikkelruimte voor recreatie ondernemers (overnachten, horeca);
3. OV-bereikbaarheid van de recreatiegebieden.

3.5 VEILIGHEID EN BEREIKBAARHEID

De fysieke leefomgeving heeft invloed op het thema veiligheid. De Omgevingswet heeft als doel het creëren van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

De fysieke leefomgeving heeft op verschillende manieren invloed op de veiligheid en de veiligheidsbeleving:
- Een veilige woon- en leefomgeving: de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte, de aanwezigheid van verlichting, zichtbaarheid en zichtlijnen in relatie tot de

groenstructuur;
- Verkeersveiligheid: veilige wegen, fiets- en wandelpaden;
- Externe veiligheid: productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Sociale veiligheid: zie bijlage 1.

In het kader van deze visie streven we naar een fysieke leefomgeving die bijdraagt aan integrale veiligheid. Daarbij besteden we aandacht aan de hiervoor genoemde aspecten. Nieuwe ontwikkelingen dienen een bijdrage te leveren aan het vergroten van de veiligheid van de fysieke leefomgeving.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor onze economische positie. Ook speelt bereikbaar zijn een grote rol bij sociale ontmoetingen en de transitie naar een duurzame, gezonde gemeente. De verkeersveiligheid is van groot belang: fietsers en voetgangers (jong en oud) moeten zich veilig voelen in hun leefomgeving. Een veilige woonomgeving nodigt uit tot fietsen en lopen, en draagt zo bij aan de gezondheid van onze inwoners. De doelen en ambities die Wormerland zich stelt, zijn:

- Betere verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld door straten om te vormen naar 'Auto te gast-straten'.
- Fiets- en wandelroutes in de hele gemeente uitbreiden en waar nodig verbeteren. Hier profiteren zowel forenzen als toeristen in Wormerland van.
- Autobereikbaarheid en doorstroming verbeteren. Aanvullend daarop moet parkeren verbeterd worden. Dit kan door meer aandacht te geven aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening en parkeren.
  - Een verdere vergroening van het mobiliteitssysteem, waarbij de focus moet liggen op een slimme mix van modaliteiten (voet, fiets, auto en OV) om Wormerland beter bereikbaar te maken. De infrastructuur moet ingericht worden op het toenemende aantal elektrische auto's. Ook moet de OV-bereikbaarheid van de recreatiegebieden verbeterd worden.

3.6 ENERGIE EN DUURZAAMHEID

Rol gemeente in klimaatadaptatie en energietransitie

De gemeente heeft tot doel het stedelijk en landelijk gebied klimaatrobuust in te richten en daarmee bestand te maken tegen toenemende hitte, droogte, hevige neerslag en overstromingen. Een belangrijk middel hiertoe is het integreren van klimaatadaptieve maatregelen in ruimtelijke ontwikkelingen als nieuwbouw en (her)inrichting van de openbare ruimte. De gemeente zet tevens in op het klimaatbestendig maken van gemeentelijke gebouwen.
Voorts is het een belangrijke rol van de gemeente om bewoners en bedrijven in Wormerland te informeren en enthousiasmeren over klimaatadaptatie en hen te stimuleren om klimaatadaptieve maatregelen te nemen.

De klimaatdoelstellingen zoals geformuleerd in het Klimaatakkoord van 2019 zijn belangrijk voor de toekomst van Nederland én van Wormerland. De uitdaging is groot, de ambitie hoog en de tijd nijpend. Dit vraagt om creativiteit en samenwerking. Hierbij is het belangrijk om kennis te delen, koppelkansen te benutten en samen met belanghebbenden op zoek te gaan naar kansen en mogelijkheden voor het grootschalig opwekken van duurzame energie.

Wormerland: Ambitieus en realistisch

In het collegeprogramma 'Voor elkaar' zijn de ambities van gemeente Wormerland beschreven. De gemeente stimuleert lokale duurzaamheidsinitiatieven en geeft zelf het goede voorbeeld door de ambitie na te streven om als gemeentelijke organisatie in 2030 energieneutraal te zijn. Wormerland werkt samen aan de RES met bedrijven, inwoners, woningcorporaties, maatschappelijke organisaties en overheden waaronder de gemeenten in de deelregio Zaanstreek-Waterland.

Route naar Klimaatneutraal is een integrale aanpak

Gemeente Wormerland wil in 2050 klimaatneutraal zijn en daarom kijkt de gemeente naast warmte en elektriciteit ook naar oplossingen op het gebied van mobiliteit, landschap en klimaatadaptatie en zet zij in op bewustwording. Initiatieven die bijdragen aan

klimaat-neutraliteit zijn ondergebracht in een Routekaart. Alle projecten zijn gelinkt aan de vijf thematafels uit het Klimaatakkoord: de gebouwde omgeving, landschap, industrie, mobiliteit en elektriciteit. Leidend is de CO_2-reductie van ieder project en daarmee de bijdrage aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord.

Energiebesparing in de gebouwde omgeving
Inwoners en gebruikers van de gebouwde omgeving spelen een belangrijke rol in de energietransitie. Gedachte erbij is: wat je niet gebruikt, hoef je ook niet op te wekken. In de energietransitie is energiebesparing daarom de eerste belangrijke stap, de 'no-regret' maatregel genoemd. Het levert vaak een direct voordeel op voor gebruikers door lagere energiekosten en een hoger wooncomfort. Voor de overgang naar een aardgasvrije gebouwde omgeving is isolatie belangrijk. Veel woningen in Wormerland zijn nog niet voldoende geïsoleerd om gebruik te kunnen maken van andere aardgasvrije opties zoals een warmtepomp of een warmtenet met een duurzame warmtebron. Woningcorporaties zijn een belangrijke partner om aardgasvrij te worden. Zij hebben meer dan 35% van de woningen in Wormerland in bezit en hebben ambities om bestaande woningen te verduurzamen naar een gemiddeld energielabel B.

Route naar aardgasvrij
Naast energiebesparing wordt er ook gekeken naar andere warmtebronnen. Momenteel wordt de overgrote meerderheid van de gebouwde omgeving verwarmd door het verbranden van aardgas. Om deze overgang in kaart te brengen is in februari 2021 de Transitievisie Warmte voor Wormerland vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visie wordt de eerste richting aangegeven. De overgang naar een aardgasvrije omgeving kan ook ruimtelijke impact hebben, door bijvoorbeeld het aanleggen van een warmtenet waarbij er utiliteitsgebouwen nodig zijn. Naar aanleiding van de Transitievisie Warmte worden Wijk Uitvoeringsplannen opgesteld, hierin zal op wijk- en buurtniveau worden geanalyseerd wat de mogelijkheden zijn. Hierbij zal voornamelijk worden gekeken naar mogelijke koppelkansen, om de transitie zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Klimaatadaptatie
Warmere dagen én warmere nachten, lange periodes van droogte, piekbuien of juist hagel, het weerbeeld kent steeds grotere extremen. Voor een robuuste en veerkrachtige omgeving is het belangrijk om hier rekening mee te houden in de openbare ruimte en de gebouwde omgeving. Door overheden, maar ook door de bedrijven en inwoners. Voorbeelden van maatregelen zijn het vervangen van verharding door waterdoorlatende alternatieven, het afkoppelen van het riool, aanleggen van groene daken, mogelijkheden voor wateropvang en aanleggen van groen en planten van bomen.

In samenwerking met de deelregio Zaanstreek-Waterland is er een regionale visie klimaatadaptatie opgesteld. In 2021 zal deze, samen met een lokaal uitvoeringsplan klimaatadaptatie, worden vastgesteld door de gemeenteraad. Deze visie biedt handvatten voor een degelijke uitvoering van klimaat adaptieve maatregelen in de gemeente.

Bijdrage gemeente Wormerland in de RES 1.0
Wormerland onderschrijft de noodzaak om als deelregio en gemeente bij te dragen aan de landelijke ambitie om 35 TWh duurzame energie op te wekken. In de concept-RES-NHZ zijn extra zoekgebieden voor wind- en zonne-energie aangegeven langs de A7. Het zoekgebied voor windenergie langs de A7 is vervallen en zal niet terugkomen in de RES 1.0. De motie 'geen windturbines in de Wijdewormer' is met een meerderheid van de raad aangenomen. Mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie langs de A7 zullen wel nader worden onderzocht.

Wormerland heeft een hoge landschappelijke waarde met grote delen die aangemerkt zijn als bijzonder provinciaal landschap (BPL). De ambitie "alle daken vol" sluit hier goed op aan door in de gebouwde omgeving zoveel mogelijk duurzame energie op te wekken op de beschikbare daken en parkeerplaatsen, waarbij het landschap zoveel mogelijk wordt ontzien.

Hierbij wordt de samenwerking gezocht met inwoners, natuurorganisaties, bedrijfsleven, waterschappen, energiecoöperaties, andere gemeenten en kennisinstituten om te werken aan een duurzame toekomst voor Wormerland. Op een haalbare, realistische manier, samen, voor elkaar.

3.7 VOORZIENINGEN

De beschikbaarheid en bereikbaarheid van voldoende voorzieningen is een randvoorwaarde voor de leefbaarheid in onze gemeente. Wormer vervult door de aanwezige functies een centrumfunctie en is de hoofd-voorzieningenkern binnen onze gemeente. De concentratie van voorzieningen en het vergroten van de bereikbaarheid versterkt het cluster.

Het op peil houden, uitbreiden en de bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk voor het behoud van een goed woon- en leefklimaat. Vooral voor de ouderen en kinderen is de nabijheid van voorzieningen belangrijk. Voor ouderen draagt dit bij aan het zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen. Daarom wordt in alle kernen een woonzorg-servicegebied met ondersteunende voorzieningen doorontwikkeld. Voor kinderen van verschillende leeftijden onderzoekt de gemeente de noodzaak en mogelijkheden om extra speelvoorzieningen te creëren.

3.8 SOCIAAL DOMEIN EN GEZONDHEID

In de gemeente Wormerland staat niemand aan de zijlijn. De gemeente levert maatwerk aan degene die zorg, hulp, werk of inkomen nodig heeft. Onze ambitie is dat inwoners (kunnen) meedoen en dat hierbij zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van hun zelfredzaamheid.

In de gezondheidsnotitie Gezondheid Telt! is het beleid van de gemeente Wormerland geformuleerd. In Wormerland zetten we ons in op vier speerpunten: Gezonde leefstijl, Mentale gezondheid, Gezond ouder worden en Gezonde leefomgeving. Thema's die opgepakt worden zijn o.a. eenzaamheid en sporten en bewegen.

De focus ligt op ontmoetingsplekken (zowel binnen als buiten) en sociale voorzieningen (ter aanpak van eenzaamheid en stimuleren van dorpsgevoel/sociale contacten). Torenerf, MFA en dorpsaccommodatie Neck zijn hierbij belangrijk. Daarnaast dient er een geschikte locatie gevonden te worden voor de nodige uitbreiding van dagopvang. Tot slot is de integrale toegang in het kader van de WMO belangrijk.

De leefomgeving dient gezondheidbevorderend te zijn door:

- Wandelen en het gebruik van de fiets te stimuleren (goede wandel- en fietspaden en bewegwijzering).
- groen beschikbaar en goed bereikbaar te laten zijn in de directe omgeving (binnen de kernen en daaraan aansluitend met de mogelijkheid om ommetjes te maken).
- voldoende, goed bereikbare en toekomstbestendige sport- en zorgvoorzieningen aan te bieden.

3.9 MAATSCHAPPELIJKE PARTICIPATIE, WERKGELEGENHEID EN SAMENLEVING

In onze gemeente is het voor iedereen mogelijk mee te doen aan het maatschappelijk leven. Er is een samenhangend en breed activiteiten- en voorzieningenaanbod in onderwijs, sport en cultuur. De gemeente heeft hierin een stimulerende en faciliterende rol.

- Bij het jeugdbeleid vinden we het van belang dat eigen initiatief en ontplooiing van de jongeren gestimuleerd wordt.
- Verenigingen zijn belangrijk voor het gemeenschapsgevoel. Daarom steunen we actief initiatieven vanuit verenigingen en stimuleren we samenwerking.
- De gemeente neemt bij initiatieven van inwoners een faciliterende rol in. Het ontplooien van eigen initiatieven in hun wijk of buurt zorgt voor een grotere slagingskans en draagt bij aan een prettig leven in hun woonomgeving. Door een faciliterende rol op ons te nemen willen wij bijdragen dat er steeds meer initiatieven van de grond komen.
- Daar waar mogelijk wordt behoud en bevordering van werkgelegenheid in het afwegingskader meegenomen. Daarbij kan -naast recreatie en toerisme, waar werkgelegenheidspotentie is genoemd- bij voorbeeld gedacht worden aan een afweging bij transities van bedrijfsterreinen en bij ontwikkelingen rond werken aan huis.

3.10 RUIMTELIJKE KWALITEIT

De gemeente heeft de wettelijke taak om te zorgen voor een goede omgevingskwaliteit, dat wil zeggen voor een leefomgeving die veilig, gezond en aantrekkelijk is. Eén van de middelen om dit doel te bereiken is welstandsbeleid, dat zich richt op het uiterlijk van bouwwerken. Een veilige gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is echter veel breder dan gebouwen. Ruimtelijke kwaliteit gaat over gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Ruimtelijke kwaliteit krijgt betekenis door deze waarden te koppelen aan maatschappelijke belangen op het gebied van economie, ecologie, cultuur en sociale verhoudingen. De afweging van alle belangen is een gezamenlijke opgave tussen initiatiefnemer en de overige gebruikers in de omgeving. De eindverantwoordelijkheid ligt bij de gemeente.

Welstand gaat veranderen. Welstandscommissies worden herbenoemd tot gemeentelijke adviescommissies. De gemeente is straks vrijer en de advisering kan breder. Gemeenten kunnen zelf de beoordelingscriteria bepalen en bepalen wie er deel uit maken van het team dat initiatieven beoordeelt. Het moet in ieder geval gaan over rijksmonumenten, maar kan ook over provinciale en of gemeentelijke monumenten en stolpen gaan, of over het uiterlijk van bouwwerken, of bijvoorbeeld over landschap of ecologie. In ieder gebied is de opgave verschillend. Waar zit bij een bepaald initiatief de belangrijkste vraag op omgevingskwaliteit? Daar wordt de adviescommissie dan op afgestemd.

Maatwerk en het gesprek in het beginstadium van een initiatief worden belangrijker dan toetsing aan het eind van het proces.

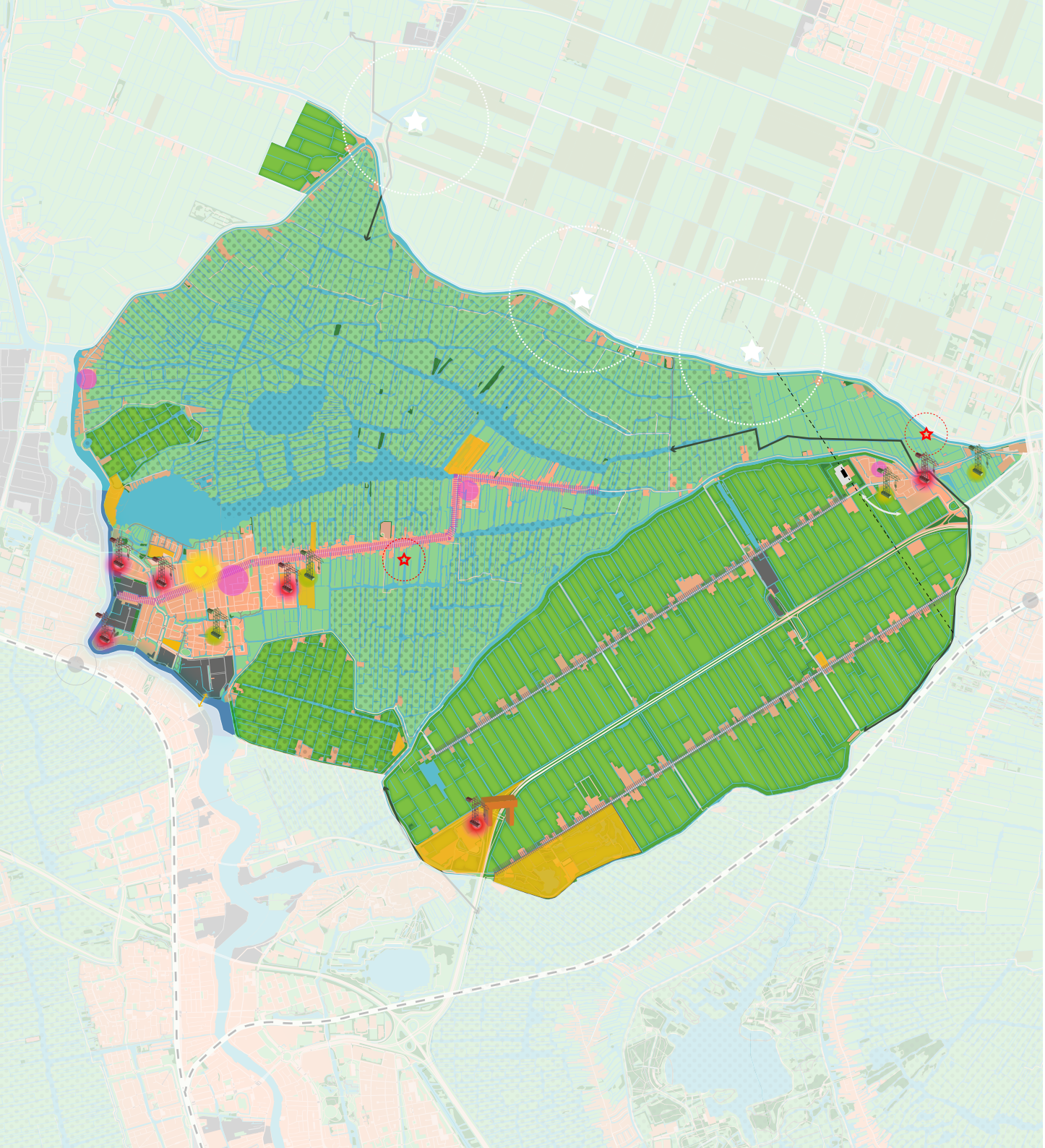
Een goede ruimtelijke kwaliteit is belangrijk, omdat dit een basisvoorwaarde is voor een goed woon- leef- en ondernemersklimaat.
Bij ruimtelijke initiatieven is versterking van kwaliteiten die het unieke karakter behouden en zo mogelijk versterken uitgangspunt.
Het gaat daarbij niet alleen om een aantrekkelijke openbare ruimte, maar ook om toekomstbestendige bebouwing die past bij het karakter van het gebied. Leegstand kan opgelost worden door het toestaan van andere passende functies. Indien geen passende functie mogelijk is, zal sloop nodig zijn.

Behoud en ontwikkeling van het landschap staat voorop. We willen voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten koste gaan van de kwaliteit van het landschap, maar zonder economische activiteit is instandhouding niet mogelijk. Economische initiatieven, in combinatie met kwaliteitsverbetering, worden gestimuleerd zodat de leefomgeving aantrekkelijk blijft voor inwoners, toeristen en recreanten.
De omgevingsvisie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Ook inspireert de omgevingsvisie om gezamenlijk opgaven op te pakken en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Daarmee bereiken we ons doel voor een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

Bij elke afweging en beslissing die genomen wordt in onze leefomgeving zijn we ons bewust van de impact op de toekomst van die leefomgeving.
Daarbij is leidend:

- Draagt de beslissing bij aan het gezamenlijke doel/ambitie?
- Leidt de beslissing tot een verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving? Ook op de langere termijn?
- Met een samenhangende benadering van afwegingen in de fysieke leefomgeving wordt de leefomgeving verbeterd.

Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de kernkwaliteiten en uitgangspunten die zijn benoemd in de Welstandsnota, die wij actualiseren.



Legenda

Veenweidegebied:
Behoud natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Natura 2000 / natuurgebied:
Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap. Behoud natuurwaarden.

Droogmakerij:
Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Zaanoever:
Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Verminderen barrièrewerking Zaan door aanleg fiets- voetgangersbrug over de Zaan (onderzoek).

Transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Mogelijke transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Centrum:
Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Leisure:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers. Vergroten financieel draagvlak voor landschapsbeheer.

Versterken poortfunctie Wormerland en Waterland.

Werklocaties:
Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Landmarks:
Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en landmarks die het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

Stelling van Amsterdam:
Versterken beleefbaarheid werelderfgoed langs ringvaart Beemster.

Natuurverbindingen:
Behoud en vergroting biodiversiteit.

Recreatief (knooppunten)netwerk:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren bewegen.

Stedelijk gebied:
Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Netwerk elektriciteitsvoorziening / hoogspanningsverbinding:
Ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk tbv energietransitie.

Woonzorg-servicegebied:
Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoofdinfrastructuur:
Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Bebouwingslint in veenpolderlandschap:
Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten. Aantrekkelijke leefbare linten.

Bebouwingslint in droogmakerij:
Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur. Behoud geschiktheid voor agrarische sector (faciliteren schaalvergroting).

Stations:
Vergroten OV-bereikbaarheid Metropoolregio.

Nieuwe verbinding:
Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck. Tegengaan sluipverkeer.

N

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m

4 VISIE WORMERLAND (GEBIEDSGERICHT)

De omgevingsvisie geeft aan wat we willen bereiken. Het is een visie waarin onderscheid wordt gemaakt in thema's die voor het hele grondgebied gelden (zie hoofdstuk 3) en in dit hoofdstuk een visie voor deelgebieden, met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Per thema en deelgebied beschrijven we: wat speelt er, wat willen we bereiken en hoe willen we dat bereiken (en met wie).

4.1 DROOGMAKERIJ

Waar hebben we mee te maken

- In het veenpolderlandschap ligt een grote droogmakerij, de Wijde Wormer, en twee kleinere droogmakerijen, de Enge Wormer en de Schaalsmeerpolder. Ook een klein deel van de Starnmeerpolder ligt binnen de gemeente.
- De droogmakerijen liggen lager dan het veen, ze hebben een rechthoekige verkaveling en zijn vooral in gebruik als grasland.
- De Wijde Wormer is met zijn verkavelingsstructuur en dubbele polderas een typische 17e-eeuwse polder. De droogmakerij heeft door zijn openheid lange vergezichten langs de polderassen. Ook de Schaalsmeerpolder en de Enge Wormer hebben een heldere polderstructuur en een grote openheid.
- De Wijde Wormer wordt doorsneden door de snelweg A7 maar dat is geen

landschappelijke drager. Het gebied heeft twee kenmerkende bebouwingslinten met daaraan veel stolpen. De kleinere droogmakerijen hebben enkele boerderijen, vaak langs de ringdijk gebouwd.
- Vanaf de net iets hoger gelegen ringdijken is er mooi zicht op de lagergelegen polders en over het veen.
- Het gebied is nu niet aantrekkelijk voor fietsers door een gebrek aan vrijliggende fietspaden.
- Aan de noord en zuidrand van de Wijdewormer is minder openheid door de aanwezigheid van diverse niet-agrarische functies (leisure aan de zuidkant en de kern Neck aan de noordkant).
- De Enge Wormer is overwegend natuur en voor een deel agrarische cultuurgrond. Het gebied heeft een herkenbare blokverkaveling en de oost-west georiënteerde watergang in het midden van de polder. Deze structuur is cultuurhistorisch van essentieel belang omdat het de oorspronkelijke verkaveling is. Verder is de polder een belangrijk weidevogelgebied.

Wat willen we bereiken
- De gebieden blijven duurzaam geschikt voor de melkveehouderij.
- Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Hoe willen we dat bereiken
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de openheid en de agrarische uitstraling van het gebied.
- Behoud vanaf de A7 het zicht op het landschap. Versterk vanaf deze weg de beleving van de landschappelijke overgangen tussen veenpolder en droogmakerijen.
- Behoud duurzame en gezonde agrarische sector als beheerder oer-Hollands landschap. De agrarische sector behoudt zijn functie in onze gemeente.
- Verrommeling voorkomen door ruimte voor functies die de grootschalige openheid in het middengebied niet aantasten.
- Mogelijkheden voor extensieve recreatie en kleinschalige verblijfsrecreatie.
- Ruimte voor functieverandering i.c.m. kwaliteitsverbetering bij vrijkomende bebouwing.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de blokverkavelingsstructuur.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de waarden van het gebied als weidevogelleefgebied.
- Vergroten onderscheid met veengebied door benadrukken hoogteverschillen ringdijk aan randen polder.
- Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de identiteit van de Enge Wormer als tussengebied.
- Door via de omgevingsvisie en het omgevingsplan invulling te geven aan de Gebiedsvisie Proeftuin Engewormer
- Realisatie betere fietsverbindingen.

4.2 VEENWEIDEGEBIED

Waar hebben we mee te maken
- Het veenpolderlandschap van de polder Wormer, Jisp en Nek bestaat uit veen met een onregelmatig, vaak historisch verkavelingspatroon. Het resultaat van de veenontginningen is een kleinschalig zeer open landschap, met talloze eilandjes en een zeer fijnmazig patroon van grillige veenwaterlopen, waardoor het gebied zeer waterrijk is.
- De middeleeuwse ontginningstructuur is nog in het gebied te zien. Daarom hebben het Wormer- en Jisperveld waarde als ongeschonden cultuurhistorisch landschap.
- De boerderijen in het gebied staan langs de dijk aan de rand van het gebied. Er staan veel karakteristieke stolpboerderijen.
- Het beheer van het veenweidegebied is gericht op het voorkomen van het dichtgroeien van sloten met riet en het voorkomen van verruiging van het land, waardoor de openheid wordt aangetast.
- Het veenpolderlandschap is grotendeels in gebruik als grasland (veenweide). De landjes in de veengebieden zijn alleen geschikt voor veeteelt. Het gebied is zeer inefficiënt voor de agrarische sector door het vele water. De koeien worden in dit moeilijk toegankelijke waterrijke gebied per boot vervoerd. De gebieden zijn in trek bij recreanten om te fietsen, wandelen en varen.
- De bodemdaling door een lagere grondwaterstand en de oxidatie van het veen vormen een groot probleem in het

gebied. Aan de andere kant worden de veenweidegebieden door bodemdaling voor veeteelt steeds minder bruikbaar.
- De inpassing van de schaalvergroting en verdergaande mechanisatie van de agrarische sector is een belangrijke opgave in dit kwetsbare landschap. Verder verruigt een deel van het veengebied, wat invloed heeft op het open beeld van het landschap.

Wat willen we bereiken
- Behoud karakteristiek veenpolderlandschap met natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Hoe willen we dat bereiken
- Een toekomstbestendiger en daarom multifunctioneler veenweidelandschap. De regiegroep Laag Holland stuurt het gebiedsprogramma Laag Holland aan. Doelen kunnen worden bereikt in samenwerking met de regiegroep.
- Onderzoek naar een (beheer)strategie voor behoud van het veen op lange termijn dat op verschillende plekken in het land plaatsvindt, moet op termijn inzicht geven in de langetermijnperspectieven
- De aanwezige natuurwaarden mogen bij ontwikkelingen niet teniet worden gedaan of moeten worden gecompenseerd.
- Ontwikkelingen moeten het kleinschalige karakter van het gebied versterken of op zijn minst behouden.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de relatieve openheid van het gebied.
- Ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het waterrijke karakter van het gebied.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de opstrekkende verkavelingsstructuur.
- Mogelijkheden voor duurzaam en gezond landschapsbeheer door een nieuw verdienmodel voor de agrarische sector en andere landschapsbeheerders:
  - Voorkomen van verruiging van het veen en herstel van de openheid waar mogelijk door voldoende mogelijkheden voor landschapsonderhoud. Voldoende mogelijkheden voor economische functies die direct of indirect bijdragen aan landschapsbehoud of herstel.
  - Voldoende mogelijkheden voor een duurzame agrarische sector. Schaalvergroting en verbreding. Stimuleren van ‘de koe in de wei’.
  - Benutten van de recreatieve doeleinden en de recreatieve inkomsten van het gebied door:
    - » Het vergroten van de beleefbaarheid van het landschap.
    - » Uitbreiding recreatieve fiets- en wandelroutes, zodat meer rondjes mogelijk worden.
    - » Vergroten van mogelijkheden voor recreatieve functies (zowel extensief als verblijfsrecreatie).
  - Zorg dat de waterstructuur compleet en (grotendeels) bevaarbaar blijft.
  - Maak een zorgvuldige afweging tussen de verbetering van de ontsluiting van (deel)gebieden en het intact houden van de historische verkaveling en vaarverbindingen.
  - Vergroot de beleefbaarheid van het (open) waterlandschap op meer en aantrekkelijke plekken.
  - Benut landschappelijke overgangen zoals dijken en randen voor recreatieve routes.
- Behoud cultuurhistorische bebouwing en voorkomen van verrommeling.
  - Ruimte voor functieverandering i.c.m. kwaliteitsverbetering bij vrijkomende bebouwing.
- Intact houden van veenverkavelingsstructuur, slotenpatronen en oevers.
  - Respecteer de maat en richting van het historisch kavel- en slotenpatroon in het gebied.
  - Laat profielen van sloten (of waterlopen), kaden of oevers intact en respecteer het (onregelmatige) karakter van de verschillende waterlopen.
- Inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de ontginningsstructuur.
  - Neem de logische ordening, richting en structuur van het landschap als uitgangspunt. Bebouwing concentreert zich in de linten, en waar mogelijk wordt ook het doorzicht naar het landschap beschermd.

4.3 NATUURGEBIED / NATURA 2000

Waar hebben we mee te maken

- Grote delen van het veengebied zijn Natura 2000-gebied en behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en dragen daarmee bij aan het behoud en de versterking van de biodiversiteit.
- Het Wormer- en Jisperveld is nu het grootste aaneengesloten veenweidegebied van West-Europa en wordt beheerd door Natuurmonumenten.
- De weidevogelgebieden worden minder geschikt als ze verder verruigen.
- Grote delen van het gebied zijn niet beleefbaar door een slechte toegankelijkheid voor recreanten. Varen of eromheen fietsen en wandelen kan wel.
- Natura 2000 is een terugkerend thema voor ontwikkelingen, onder andere in relatie tot stikstof. Dit levert niet alleen beperkingen op voor landbouw en woningbouw, maar ook voor recreatie. Er is behoefte aan een kader voor het toetsen van plannen: wat kan wel en wat niet. Hier is veel discussie over. De instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden staan onder druk en er is steeds meer behoefte aan recreatie.

Wat willen we bereiken

- Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap.
- Behoud en versterking van natuurwaarden.

Hoe willen we dat bereiken

- Voldoende economische mogelijkheden voor behoud en beheer veenweidenatuur.
- Samen met partners inzetten op het verder versterken van ecologische zones die door de provincie als zodanig zijn benoemd.
- Vergroten recreatieve toegankelijkheid en beleefbaarheid.
    - Mogelijk maken recreatieve verbindingen.
    - Mogelijk maken recreatieve functies die direct of indirect bijdragen aan behoud van de veenweidenatuur.

4.4 STEDELIJK GEBIED

Waar hebben we mee te maken

- Het stedelijk gebied is het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.
- De ontstaansgeschiedenis is duidelijk leesbaar in de bebouwde en onbebouwde omgeving.
- De gemeente is een aantrekkelijke woongemeente met verschillende woonmilieus. Zowel het ‘stedelijk en industriële karakter’ en het kleinschalig dorpse woonmilieu is vertegenwoordigd. Het ‘stedelijk en industriële’ karakter wordt in Wormer verder uitgebouwd langs de Zaan terwijl het dorpse karakter met name in de kernen en linten in het veenweidegebied en de droogmakerijen voorkomt (Oostknollendam, Jisp en Neck). Door diversiteit te bieden, blijft de gemeente aantrekkelijk voor haar inwoners maar ook voor mensen van buiten de gemeente.
- De kern van Wormer bestaat uit het historisch gegroeide lint en enkele naoorlogse wijken aan de noord en zuidkant van het lint. Het is hoofdzakelijk woongebied. Er zijn nog enkele bedrijven gevestigd. De woongebieden grenzen direct aan bedrijventerreinen en dit zorgt voor een spanningsveld tussen de leefbaarheid (geur, geluid) in de woongebieden en de mogelijkheden voor bedrijven om hun activiteiten uit te voeren.
- In de kern van Wormer zijn meerdere sportlocaties, parken, volkstuinen en waterrecreatiegebieden. Deze locaties bieden de bewoners en gebruikers mogelijkheden om te ontmoeten, bewegen en ontspannen. Binnen de kern ligt een groot aantal maatschappelijke voorzieningen, zoals kerken, kinderopvang, een dorpshuis, bibliotheek, en dorpstheater.
- In de Wijde Wormer heeft Neck zich ontwikkeld als kern. Hier zijn mogelijkheden om het landelijke dorpse woonmilieu uit te breiden. Behoud van enkele essentiële basisvoorzieningen (dorpshuis en basisschool) is belangrijk voor de leefbaarheid.
- De linten Oostknollendam en Jisp zijn landelijk dorpse woonmilieus. Hier zijn heel beperkt mogelijkheden om woningen toe te voegen. Behoud van enkele essentiële

THEMAKAART NATUURWAARDEN

basisvoorzieningen is belangrijk voor de leefbaarheid.

Wat willen we bereiken
- Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Hoe willen we dat bereiken
- De woningvoorraad kwantitatief en kwalitatief afstemmen op de behoefte.
- Wij willen de diversiteit aan woonmilieus verder uitbouwen: landelijk dorps in het lint, sub urbaan in de kern, tot 'stedelijk industrieel' langs de Zaan. Dit door binnenstedelijke ontwikkelingen te realiseren, maar binnen de mogelijkheden van de provinciale Omgevingsverordening ook kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de linten met oog voor de karakteristieke doorzichten vanuit deze linten op het omliggende landschap.
- Ruimte voor stedelijke ontwikkelingen, bij voorkeur via herstructurering, transformatie en inbreiding. Als dat niet mogelijk is, via geconcentreerde uitbreiding i.c.m. kwaliteitsverbetering.
- Herstructurering naar duurzame woongebieden (bijvoorbeeld Plaszoom-West).
- Behoud van voldoende (groene) ruimte.
- Ruimte voor recreëren, ontmoeten en bewegen.
- Behoud van het gehele volkstuinencomplex op de huidige locatie in Wormer.
- Ruimte voor initiatieven die bijdragen aan de kwaliteit van onze leefomgeving.
    - Behoud cultuurhistorische identiteit.
    - Waarborgen ruimtelijke kwaliteit en voldoende bruikbaar groen.
    - Ruimtelijke adaptatie: voorkomen en zo mogelijk verminderen hittestress en wateroverlast.
- Behoud basisvoorzieningen, goed bereikbare voorzieningen Wormer en Purmerend.

4.5 TRANSFORMATIELOCATIE / MOGELIJKE TRANSFORMATIELOCATIE

Waar hebben we mee te maken
- Van een aantal locaties is bekend dat deze in aanmerking komen voor herontwikkeling.
- Ook nieuwe locaties kunnen in beeld komen.
- Ons beleid om de grote woningbehoefte zoveel mogelijk binnenstedelijk een plek te geven, vraagt om intensief en zorgvuldig ruimtegebruik.
- Het benutten van vrijkomende of extensief gebruikte locaties heeft onze voorkeur, maar er moet ook voldoende werkgelegenheid blijven en ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het dorpse karakter in de linten. Kijk bij nieuwe functies zoals woningbouw ook naar de bereikbaarheid. De infrastructuur in de linten zit nu al aan zijn grens.
- Langs de Zaan en in Wormer kan stedelijker worden gebouwd.

Wat willen we bereiken
- Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik van transformatielocaties.

Hoe willen we dat bereiken
- Mogelijkheden voor functieverandering of verbreding, rekening houdend met omgeving. Bij voorkeur binnenstedelijk. Als dat niet mogelijk is, binnen de mogelijkheden van de provinciale Omgevingsverordening in de tweede lijn of op geconcentreerde uitleglocaties i.c.m. kwaliteitsverbetering landschap.
    - Behoud cultuurhistorische identiteit.
    - Waarborgen ruimtelijke kwaliteit en voldoende bruikbaar groen.
    - Voorkomen en zo mogelijk verminderen hittestress en wateroverlast.
- In de dorpslinten is een functieverandering van bestaand vastgoed naar wonen naar verwachting eerder mogelijk binnen het provinciale regime dan dat fysieke ruimtelijke ontwikkelingen zullen worden toegestaan in het Bijzonder Provinciaal Landschap.
- Houdt rekening met de cultuurhistorische waarden en de historische relatie van de verschillende gebieden; Erfgoednota en actualisatie Welstandsnota.
- Een duurzame sportaccommodatie op het ijsbaanterrein, de verduurzaming van sportaccommodaties in Wormer en mogelijkheden voor woningbouw. De open natuurijsbaan (seizoensactiviteit) wordt dan verplaatst.
- De Gele Lisstraat wordt ontwikkeld en de Spatterstraat is een potentiële ontwikkellocatie.
- In het gebied Kom A7, Neck-Purmerend wordt gewerkt aan de gebiedsvisie voor het

gebied tussen Kop West in Purmerend en Neck. Deze gezamenlijke ambitie om een visie op te stellen is ontstaan naar aanleiding van de structuurvisie MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. De op te stellen gebiedsvisie zal zich richten op het ecologisch, maatschappelijk, cultureel en economisch belang van dit gebied. Wellicht is kleinschalige woningbouw in het deel van het gebied met een meer landelijke uitstraling en meer bouwvolume in de oksel van het Noordhollands Kanaal en de A7 mogelijk.

4.6 CENTRUM

Waar hebben we mee te maken

- Wormer is de hoofdkern binnen de gemeente op het gebied van voorzieningen.
- Het dorpscentrum van Wormer biedt een compleet winkelaanbod met volwaardige supermarkten en diverse versspeciaalzaken. Met dit aanbod wordt voorzien in de dagelijkse behoefte in de sector food. Daarnaast is er ook een ruim aanbod aan non-food. Ook zijn er horecagelegenheden in het centrum gelegen.
- Buiten het dorpscentrum zijn vrijwel geen commerciële voorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Hoe willen we dat bereiken

- Versterken centrum door concentratie van voorzieningen. Voor nieuwe commerciële voorzieningen wordt een plek gezocht in het centrumgebied.
- Vergroten bereikbaarheid en behoud functie voor hele gemeente.
- Vergroten verblijfs- en ontmoetingsfunctie.
- Een aantrekkelijke openbare ruimte in de centra door onder andere:
  - het bevorderen van een verkeersluw centrum
  - het bewaken van een goede balans te bewaken tussen een aantrekkelijke groene openbare ruimte en het binnenstedelijk invulling geven aan de woningbouwopgave.

4.7 WOONZORG-SERVICEGEBIED

Waar hebben we mee te maken

- Vergrijzing en daardoor een grotere zorgvraag en een grotere vraag naar geschikte woningen.
- Een steeds groter deel van de bevolking wordt minder mobiel (vooral 70+ers).
- Deze groep heeft behoefte aan voorzieningen op afroep en op loopafstand.

Wat willen we bereiken

- Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoe willen we dat bereiken

- Versterken wonen, welzijn en zorg op maat.
- Aanpassing naar geschikte leefomgeving met faciliteiten voor ontmoeting en ondersteunende voorzieningen. In een woon-zorg servicegebied zijn optimale condities geschapen voor wonen met zorg en welzijn. Er is sprake van integrale zorg en dienstverlening, georganiseerd vanuit een servicepunt, zorgpunt of steunpunt. Uitgangspunt is dat in iedere kern of lint een dergelijk zone wordt uitgebouwd. Hierin wordt onderscheid gemaakt, waarbij de kern Wormer de hoofdkern vormt.

4.8 STATIONS

Waar hebben we mee te maken

- De belangrijkste OV-ontsluiting van de kern Wormer is station Wormerveer (Gemeente Zaanstad) en enkele buslijnen.
- De kern Neck heeft veel belang bij het station Weidevenne en/of het station Purmerend centrum, en ook bij enkele buslijnen in Purmerend/Weidevenne.
- De bereikbaarheid van de stations is niet optimaal.

Wat willen we bereiken

- Vergroten van de OV-bereikbaarheid binnen de Metropoolregio.

Hoe willen we dat bereiken

- Verbeteren (multimodale) bereikbaarheid stations (langzaam verkeer en p&r). De wens is dat bezoekers vooral met het ov of op de fiets komen. Er is geen ruimte voor veel auto's of een parkeerhub in Wormerland. Je wilt niet alle auto's over de brug. Richt voorzieningen op die basis in: huurfietsen, deelfietsen, witte fietsenplan, buslijn.

- Behoud snelle en frequente OV-verbindingen, in samenwerking met buurgemeenten.

4.9 WERKLOCATIE

Waar hebben we mee te maken

- Wormer behoort tot één van de oudste plaatsen van de Zaanstreek. Wormer kent een rijk industrieel verleden. De ligging aan de Zaan heeft Wormer veel bedrijvigheid gebracht. Dit is nog goed zichtbaar aan de industriële panden langs de Zaan. De huidige bedrijventerreinen liggen ook langs de Zaan: Eenhoorn, Bruynvis en Westerveer.
- De zwaardere bedrijvigheid is vooral gevestigd in de westelijke delen 'Eenhoorn' en 'Bruynvis' en langs de Zaan, zoals de twee cacaofabrieken en de rijstfabriek. In het oostelijk deel 'Westerveer' is de wat lichtere bedrijvigheid gevestigd.
- Het beleid op de bedrijventerreinen is gericht op ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.
- Potentiële herstructurering De Bruynvis. Op Bruijnvisweg zijn plannen om bedrijvigheid te verplaatsen en hier woningen te realiseren.
- Rond de industrie is al jaren sprake van spanning tussen bedrijven en bewoners. De omgeving wordt zwaar belast door de bedrijven, onder meer in de vorm van geluid en geur. Voor de bestaande situatie geeft dit al de nodige uitdagingen, maar voor nieuwe initiatieven helemaal. Nu al worden voor veel vergunningen juridische procedures gevoerd. Met de woningbouwopgave van de gemeente neemt de spanning verder toe en zullen bestuurlijke keuzes gemaakt moeten worden.
- De transformatie van de Zaandriehoek mag er niet toe leiden dat de bestaande bedrijven buiten het projectgebied in hun bedrijfsvoering worden beperkt.
- Ook is het belangrijk om doorzichten en doorsteken tussen de woonkern en de Zaan te realiseren.

Wat willen we bereiken

- Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Hoe willen we dat bereiken

- Ruimte voor initiatieven die de werkgelegenheid vergroten.
- Kwaliteitsverbetering openbare ruimte werkgebieden.
- Ruimte voor bedrijfsactiviteiten door het tegengaan van gevoelige functies op bedrijventerreinen.

4.10 LEISURE / VERSTERKEN POORTFUNCTIE

Waar hebben we mee te maken

- De gemeente heeft een aantrekkelijk oer-Hollands landschap. Het gebied is divers door een aantrekkelijk veenweidegebied, de randen van de droogmakerijen en het bijzondere erfgoed langs de Zaan.
- Het gebied heeft recreatieve potentie, maar kent ook beperkingen in de bereikbaarheid, vanuit natuurwetgeving en agrarisch gebruik.
- Het onderhoud van het landschap staat onder druk door bodemdaling en beschermende regels voor behoud van natuurwaarden.
- Er zijn weinig recreatieve voorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers.
- Vergoten financiële mogelijkheden voor goed landschapsbeheer.
- Versterken poortfunctie regio Waterland en gemeente Wormerland.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud/kwaliteitsverbetering van verblijfs-natuur- en recreatiegebied (functies: sport, golfbaan, camping, hotel, bungalowpark, jachthaven).
- Ruimte voor initiatieven die de leisure-poortfunctie van de regio Waterland en van Wormerland vergroten (bijvoorbeeld recreatief aanbod).
- Uitbouw naar een breed en variërend aanbod aan recreatieve voorzieningen. Dit kan variëren van de ontwikkeling van een hotel langs de Zaan tot zeer kleinschalige vormen van verblijfsrecreatie in de linten, zoals bed & breakfast voorzieningen dan wel boerderijkamers.
- Kwaliteitsimpuls Campings.
- Vergroten beleefbaarheid erfgoed langs de Zaan (zie Zaanoever).
- Toevoegen recreatief aanbod Enge Wormer en vergroten beleefbaarheid (4 meter onder zeeniveau).

THEMAKAART LINTEN

Lintstructuur

4.11 BEBOUWINGSLINT IN VEENPOLDERLANDSCHAP

Waar hebben we mee te maken

- Het langgerekte lint door het veen Wormer/ Jisp is karakteristiek.
- De recreatieve druk op het (rustige) landschap wordt steeds groter door recreanten uit met name Amsterdam. De linten zijn belangrijke routes voor recreanten die het Wormer- en Jisperveld bezoeken om te fietsen, varen of te wandelen. Gebruik van de smalle linten door snel en langzaam verkeer en agrarisch verkeer is niet goed voor de verkeersveiligheid.
- In het veenpolderlandschap is de relatie tussen het water en het lint van groot belang. Zeker in de kernen, maar ook steeds meer in het landelijk gebied staat deze relatie onder druk door demping van de wegsloot, aanleg van brede dammen en lange duikers, hoge walbeschoeiingen of oprukkende verharding van wegen en erf.

Wat willen we bereiken

- Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten.
- Aantrekkelijke leefbare linten.

Hoe willen we dat bereiken

- De directe relatie tussen het lint, het water en het landschap behouden of vergroten.
- Behoud strokenverkaveling.
- Behoud het water in het lint, dit geldt zowel voor de wegsloot als de dwarse sloten (haaks op de weg) met doorzicht.
- Behoud van het karakter en de transparantie van de linten door voldoende doorzichten naar het open landschap.
- Behoud van het karakter en de transparantie van de linten door voldoende doorzichten naar het open landschap.
- Behoud kleinschalige en gevarieerde bebouwingsstructuur. Bij nieuwe bebouwing in het lint rekening houden met de uitgangspunten uit de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.
- Wonen in de tweede lijn is onder voorwaarde van kwaliteitsverbetering en behoud diversiteit denkbaar, mits passend binnen Natura 2000 en de provinciale Omgevingsverordening. Zoekgebieden voor herontwikkeling of transformatie zijn in en nabij kernen en bij vrijkomende functies. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt in delen van de linten met verschillende kwaliteiten en mogelijkheden.
- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid door uitbreiding vrijliggende recreatieve wandel- en fietsroutes.
- Vergroten verkeersveiligheid.

4.12 BEBOUWINGSLINT IN DROOGMAKERIJ

Waar hebben we mee te maken

- De lange linten in de Wijde Wormer (Noorder- en Zuiderweg) zijn beeldbepalend.
- De linten hebben een agrarisch karakter ondanks dat het agrarisch gebruik van de bebouwing afneemt.
- Er is sprake van sluipverkeer en geen gescheiden fiets- en wandelpaden (verkeersonveilig).

Wat willen we bereiken

- Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur.
- Behoud geschiktheid voor agrarische sector.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud voldoende transparantie (zichtlijnen tussen de linten).
- Behoud cultuurhistorisch waardevolle blokverkaveling en stolpen.
- Faciliteren schaalvergroting duurzame en gezonde agrarische sector.
- Ruimte voor vervolgfuncties tbv behoud stolpen.
- Bij nieuwe initiatieven rekening houden met behoud agrarische functies die essentieel zijn voor behoud open landschap.
- Vergroten verkeersveiligheid door gescheiden fietspaden.

4.13 ZAANOEVER

Waar hebben we mee te maken

- De Zaan is van oudsher een zeer belangrijke ruimtelijke drager voor de verstedelijking en de industriële ontwikkeling van de Zaanstreek.
- De Zaan ligt nu grotendeels in het stedelijk gebied maar dit levert dan ook direct een uniek landschap op. Aan de oevers staat veel cultureel erfgoed. Langs de Zaan staan cultuurhistorisch waardevolle (monumentale)

panden die het verhaal vertellen van het industriële karakter van dit gebied.
- Het gebied heeft potentie voor intensiever gebruik.
- De maaswijdte in Zaandam tussen de bruggen is vrij groot voor een stedelijk gebied van deze omvang. De Zaan is een barrière in het fiets- en voetgangersnetwerk.

Wat willen we bereiken
- Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Hoe willen we dat bereiken
- Transformatie Zaanoever naar uniek gemengd gebied (wonen, werken, leisure) met versterking cultuurhistorische waarden en stimuleren van bezoek.
- Uitvoering Masterplan Zaanoever / Visie op Transformatie Zaanoever: 1 integraal gebied, complementaire projecten en Zaanoever als verbinder van de parels.
- Onderscheid in drie deelgebieden: noord ; 'Recreatieve Rust', midden 'Zaanse Zaken' en zuid 'Wormers Welkom'.
  - Noord: verbinden van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld, versterken van de aanwezige dag en verblijfsrecreatie; en ruimte bieden aan nieuwe recreatieve functies.
  - Midden: Ruimte bieden aan wonen en andere stedelijke functies. Stedelijke functie op het water verbreden. Diverse verbindingen zoeken in groene ader, Entrees van Wormer versterken.
  - Zuid: Behouden voor werken, voorzichtiger met wonen. Zaan zichtbaar maken op groot deel bedrijventerrein. Aantrekkelijk welkom maken vanuit stedelijke agglomeraat.
- Ontwikkeling Zaanoevergebied in samenhang met Zaanstad bezien.
- Opstellen Stedenbouwkundige visie Zaanoever.
- Behoud en herontwikkeling cultuurhistorisch waardevolle panden.
- Behoud van enkele karakteristieke doorzichten vanuit het lint van Wormer op de Zaan.
- Van Zaanoever naar Zaanboulevard; een attractief gebied met een levendige mix van horeca, cultuur, foodbeleving, educatie, creatieve industrie en realisatie van een recreatief circuit langs de oever (uitvoering Nota Recreatie en Toerisme).
- Onderzoek naar een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan in de buurt van de Verkade fabriek.

4.14 STELLING VAN AMSTERDAM

Waar hebben we mee te maken
- Onze gemeente ligt binnen de Stelling van Amsterdam. Aan de noordzijde vormt de ringdijk van de Beemster een duidelijke rand door zijn hoogte en beplanting.
- De Stelling van Amsterdam, met meerdere forten en schootsvelden, loopt langs de ringdijk, direct ten noorden van de gemeente.
- De schootsvelden van de forten liggen deels binnen de gemeente.

Wat willen we bereiken
- Binnen het erfgoedbeleid afwegen of wij kunnen bijdragen aan de beleefbaarheid van het werelderfgoed.

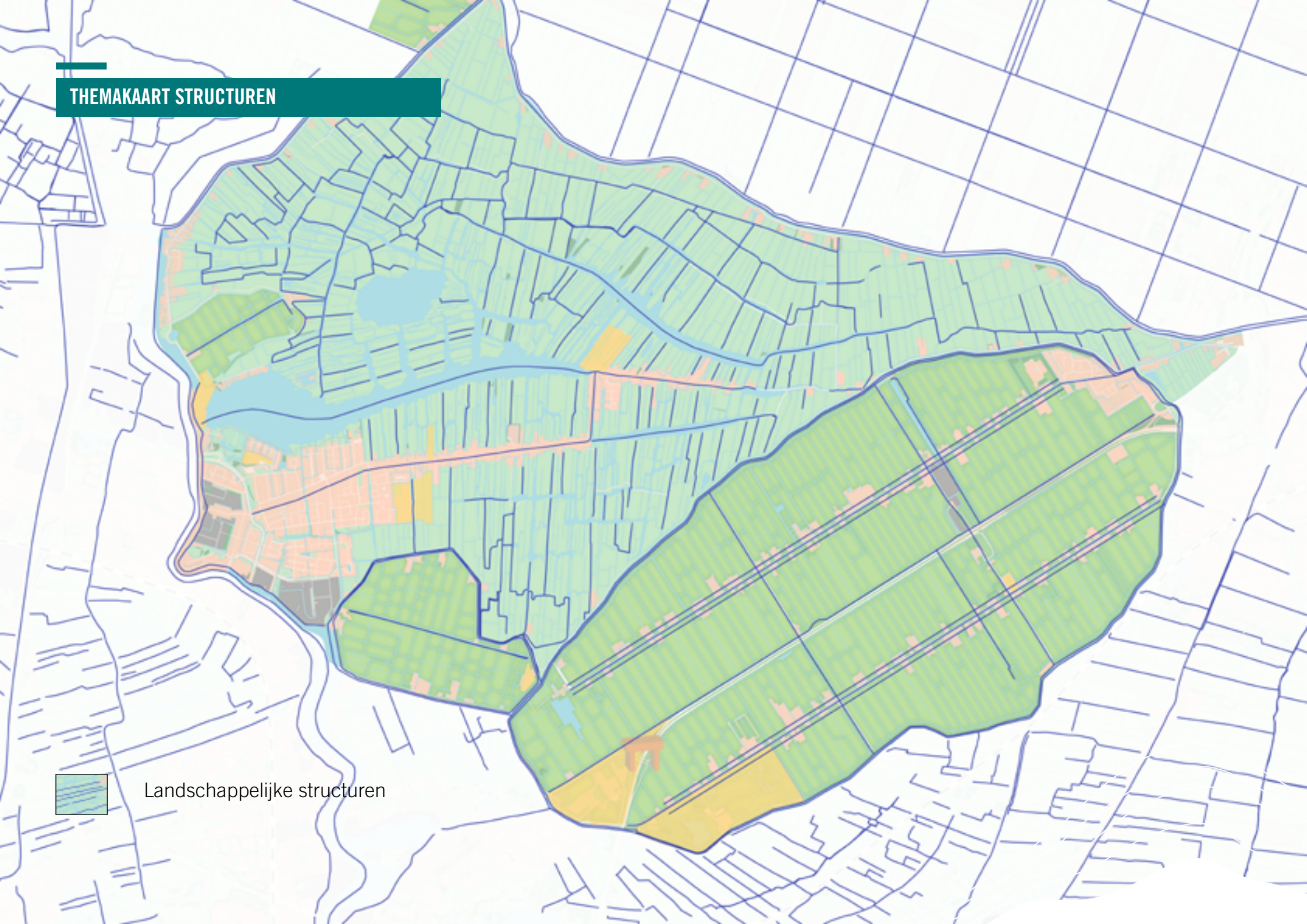
Hoe willen we dat bereiken
- Schootsveld forten en verhaal Stelling beleefbaar maken in het landschap langs de ringdijk.

4.15 LANDMARKS

Waar hebben we mee te maken
- In de gemeente komen diverse beeldbepalende panden en bouwwerken voor. Het gaat om een aantal (resten van) molens, waterhuishoudkundige werken en oude boerderijen, met name de voor deze regio typerende stolpboerderijen. Wormer heeft twee bebouwingslinten met daaraan veel stolpen. Verder zijn er veel stolpen in het lint van Jisp en langs de ringdijken. Het karakteristieke, piramidevormige dak is van grote afstand zichtbaar in het open landschap.
- Langs de Zaan staan diverse cultuurhistorisch waardevolle (monumentale) panden die het verhaal van het industriële verleden vertellen.
- De twee molens binnen de gemeente (Neckermolen en De Koker/Zwarte Hengst) vormen (samen met de kerktorens in de dorpen en de stolpen) markante bakens in het open landschap.

Wat willen we bereiken
- Het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

THEMAKAART STRUCTUREN



Hoe willen we dat bereiken

- Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, waaronder stolpen, molens en monumentale panden aan de Zaan.
- Ruime mogelijkheden voor passende vervolgfuncties die de cultuurhistorische waarden niet aantasten.
- Behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

4.16 NATUURVERBINDING

Waar hebben we mee te maken

- De biodiversiteit in het gebied staat onder druk.

Wat willen we bereiken

- Behoud en vergroting biodiversiteit.

Hoe willen we dat bereiken

- Afronding verbinding natuurgebieden niet onmogelijk maken en zo mogelijk meekoppelen met recreatieve ambities (indicatief).
- Het stedelijk gebied aanpassen ter bevordering van de biodiversiteit zodat dit een minder strenge barrière vormt voor de natuur.

4.17 ENERGIETRANSITIE / NETWERK ELEKTRICITEITSVOORZIENING

Waar hebben we mee te maken

- De capaciteit van ons huidige elektriciteitsnetwerk is onvoldoende om in de groeiende vraag naar elektriciteit te kunnen voorzien.
- Het huidige netwerk is niet geschikt om grootschalige opwekking van duurzame energie op aan te sluiten.
- Een belangrijk element in de energietransitie is het verminderen van de energie en warmtevraag, waarmee de vraag naar fossiele brandstoffen ook wordt verminderd. Onze gebouwde omgeving is echter nog niet geschikt om van het aardgas af te stappen.

Wat willen we bereiken

- Ontwikkeling energieneutrale regio met een duurzaam netwerk.

Hoe willen we dat bereiken

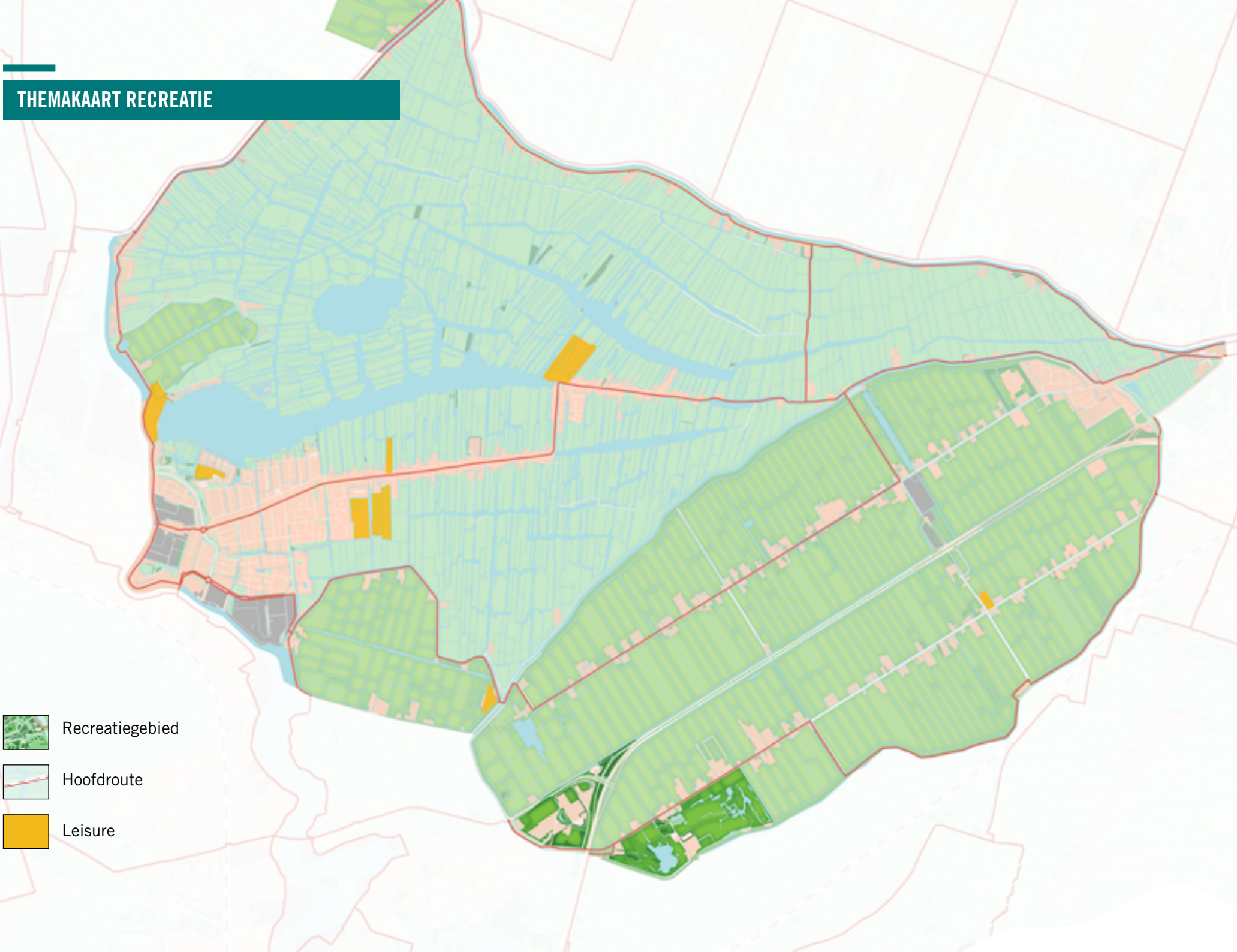
- De regionale energiestrategie afronden en uitvoeren.
- Faciliteren energietransitie door ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk, rekening houdend met ons cultuurhistorisch waardevolle landschap.
- Het energienetwerk zoveel mogelijk ondergronds aanleggen om horizonvervuiling te voorkomen.
- Utiliteitsgebouwen mogelijk maken om potentiële warmtenetten te kunnen realiseren.
- Uitvoeren Transitievisie Warmte.
- Naast het stimuleren van zonne-energie zetten we in op isolatie van woningen en afbouw van gebruik van fossiele brandstoffen. Dat betekent dat we werk maken van aardgasloze woningen.
- Faciliteren verduurzamen van de gebouwde omgeving. Wij hebben een voorbeeldfunctie en verduurzamen onze gebouwen.
- Nieuwe gebouwen moeten energieneutraal of zelfs energieleverend worden.
- Onderzoek mogelijkheden aquathermie (duurzaam verwarmen en koelen met water).

4.18 ZOEKGEBIEDEN OPWEKKEN HERNIEUWBARE ENERGIE

Waar hebben we mee te maken

- Om energieneutraal te worden is grootschalige opwekking van hernieuwbare energie noodzakelijk. Binnen onze gemeente zijn hiervoor slechts beperkt mogelijkheden die geen afbreuk doen aan het landschap.
- Conform de concept RES 1.0 zijn enkele zoekgebieden voor zon op land op de kaart opgenomen.
- Naast zonenpanelen op daken zijn ook zonnepanelen op parkeerdaken mogelijk.
- De gemeente vindt grote windturbines niet passend in verband met het cultuurhistorisch waardevolle landschap en de mogelijke negatieve effecten op natuurwaarden.
- Wel zijn kleine windturbines in het landelijk gebied en op bedrijventerreinen onder voorwaarden mogelijk (passend binnen de regels uit de provinciale omgevingsverordening).

THEMAKAART RECREATIE



Wat willen we bereiken
- Constructief bijdragen aan hernieuwbare energieopwekking, rekening houdend met de landschappelijke waarden binnen de gemeente.

Hoe willen we dat bereiken
- Zoveel mogelijk zon op daken stimuleren.
- Samenwerking in de deelregio stimuleren en het benutten van koppelkansen.
- Het opstellen van een zonneladder met toetsingskaders.
- Als zich nieuwe mogelijkheden voor hernieuwbare energiebronnen aandienen, die voor Wormerland kansrijk zijn, zullen we de mogelijkheden verkennen om die te benutten.

4.19 HOOFDINFRASTRUCTUUR

Waar hebben we mee te maken
- Een deel van Wormerland is niet heel goed bereikbaar door de barrièrewerking van het vele water.
- De Wijde Wormer wordt doorsneden door de A7
- Het gebied heeft te maken met sluipverkeer over de smalle linten.

Wat willen we bereiken
- Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Hoe willen we dat bereiken
- Bij toekomstige verkeerskundige aanpassingen van de inrichting zal het tegengaan van sluipverkeer in de linten worden meegenomen.
- De verkeersveiligheid monitoren om zicht te krijgen op waar aanpassingen in de inrichting nodig zijn.

4.20 NIEUWE VERBINDING

Waar hebben we mee te maken
- Sluipverkeer dat door de dorpskern van Neck en over de Noorderweg en Zuiderweg parallel aan de A7 rijdt om de file die daar optreedt te vermijden.

Wat willen we bereiken
- Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck.
- Tegengaan sluipverkeer.

Hoe willen we dat bereiken
- Bij het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur zullen de maatregelen voor het tegengaan van sluipverkeer worden meegenomen. Een rondweg via de Noorderweg-Neck Zuid zou een concrete uitwerking kunnen zijn. De gemeente werkt de verkeerskundige maatregelen graag verder uit in goede samenspraak met de werkgroep Verkeer en veiligheid Wijdewormer.
- De verkeersveiligheid wordt als ontwerpuitgangspunt meegenomen bij het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur.

4.21 RECREATIEF (KNOOPPUNTEN)NETWERK

Waar hebben we mee te maken
- Er is een wens om het gebied meer recreatief in te zetten, in balans met natuur door het gebied toegankelijker te maken. Meer fietsen, wandelen (bijv. laarzenpad, ommetjes, ontbrekende fietsroutes) en varen. In de praktijk moeten de recreanten het doen met de bestaande infrastructuur, terwijl de recreatieve vraag sterk toeneemt.
- De recreatieve potentie van het gebied wordt onvoldoende benut, mede door belemmeringen in de bereikbaarheid, doorgankelijkheid en belemmeringen door te beschermen natuurwaarden.

Wat willen we bereiken
- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren sport en bewegen.

Hoe willen we dat bereiken
- Realisatie ontbrekende schakels wandel en fietspaden (bijvoorbeeld wandelpad/laarzenpad Jisp en verbeteren toegankelijkheid en veiligheid dijk tussen Spijkerboor en Neck).
- Op termijn onderzoek doen naar het uitbreiden van fiets- en wandelroutes.

THEMAKAART INFRASTRUCTUUR

5 UITVOERING

De omgevingsvisie is geen doel op zich. De visie geeft de doelen en ambities weer, maar we zijn pas waar we zijn moeten, als we onze doelen hebben bereikt en onze ambities hebben verwezenlijkt. De uitvoering is daarmee een essentieel onderdeel van de omgevingsvisie.

5.1 SAMEN

De cultuurverandering is al ingezet. Deze globalere visie met doelen helpt daarbij en betekent meer beleidsvrijheid en een andere manier van werken. Om tot uitvoering te komen, hebben wij de inzet van verschillende partijen nodig. De kracht zit in de gezamenlijkheid. Duidelijkheid is nodig over wat we van elkaar verwachten. Daarvoor hebben we spelregels geformuleerd. In paragraaf 2 geven we de uitgangspunten weer, die van belang zijn bij projectrealisatie.

De gemeente hecht groot belang aan het gezamenlijk met de samenleving vormgeven aan de ontwikkeling van de leefomgeving in Wormerland.

We benaderen initiatieven op een zo hoog mogelijke trede op de participatieladder. Daarbij onderscheiden we verschillende rollen. Vaak is de gemeente het bevoegd gezag, bijvoorbeeld als het gaat om vergunningverlening. Van oudsher ging de gemeente ook over de regie bij initiatieven.

Daarin worden we terughoudender. Inzetten op co-creatie betekent dat niet de gemeente automatisch de regie in handen heeft. Vaak zal zij met een faciliterende rol kunnen volstaan. De procesrol wordt groter; de gemeente als verbinder van verschillende partijen die gezamenlijke initiatieven van de grond moeten krijgen. Maar ook die bewaakt of in het proces alle relevante partijen op een goede manier worden betrokken, zoals belanghebbenden en bewoners. Deze nieuwe rol vraagt andere vaardigheden van de gemeente, die meer procesgericht zijn en minder inhoudelijk.

Ook de rol van initiatiefnemers verandert en wordt pro-actiever. Initiatiefnemers:
- Creëren plannen met meerwaarde, die een bijdrage leveren aan de doelen van de omgevingsvisie.
- Verbeteren plannen naar aanleiding van feedback vanuit de omgeving en belanghebbenden, waardoor actief draagvlak kan groeien.

We onderscheiden verschillende initiatiefnemers: ontwikkelende marktpartijen en corporaties, bedrijven, particulieren of bewonersinitiatieven. Naarmate een initiatief aan de voorkant een breder maatschappelijk draagvlak heeft, des te groter wordt de haalbaarheid.

Om die rol- en taakverdeling voor iedereen duidelijk te maken en in goede banen te leiden, zijn spelregels nodig.

5.2 SPELREGELS NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Om de ambities en doelen uit deze visie te realiseren, zijn ontwikkelingen en acties nodig. Dat geldt voor alle deelgebieden en voor alle thema's. Een deel van die ontwikkelingen zullen wij als gemeente initiëren, maar voor een belangrijk deel zullen ontwikkelingen door derden worden opgepakt. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden hebben we een set spelregels opgesteld, die gelden voor alle categorieën ontwikkelingen. In de volgende paragraaf wordt op basis daarvan het proces van het begeleiden van initiatieven beschreven.

De Omgevingsvisie brengt in beeld wat we voor de deelgebieden en de thema's willen bereiken. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de doelen en ambities (en geen afbreuk doen aan andere doelen), worden omarmd. Behoud en versterken van de bijzondere kwaliteiten van de gemeente staat centraal in deze omgevingsvisie. Nieuwe initiatieven moeten substantieel bijdragen aan het behoud en de versterking van de doelen voor de verschillende deelgebieden. Bijdragen aan de gestelde doelen is niet het enige criterium waar een initiatief aan moet voldoen. Daarnaast is belangrijk dat het initiatief voldoende breed wordt gedragen. Verder moet een ontwikkeling uitvoerbaar zijn voor wat betreft de omgevingsaspecten (zoals ruimtelijke kwaliteit en milieunormen) en het beleid van andere overheden (waaronder het provinciaal beleid).

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan deze aspecten is in beginsel aan de initiatiefnemer. Mocht het initiatief daar niet of onvoldoende in voorzien, dan kan de extra kwaliteitsimpuls ook door middel van een bijdrage in bijvoorbeeld een fonds worden gedaan. Het schema op de volgende pagina geeft de spelregels in het kort weer.

Uitgangspunten

Het uitgangspunt van deze omgevingsvisie is het faciliteren en ruimte geven aan ontwikkelingen die bijdragen aan de geformuleerde doelen en daarmee aan een aantrekkelijke fysieke leefomgeving in Wormerland. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten:
- Initiatieven worden positief tegemoet getreden.
- In een zo vroeg mogelijk stadium in het planproces wordt duidelijkheid gegeven over de kans van slagen van een initiatief.
- Er wordt gestuurd op het creëren van meerwaarde en draagvlak.
- Klimaatadaptatie en energieneutraal bouwen zijn ook belangrijke uitgangspunten.
- Alle initiatieven die niet in het bestemmingsplan of het omgevingsplan passen doorlopen het stappenplan in paragraaf 5.3.
- De gemeentelijke inzet hangt af van de beoordeling van het initiatief.

BEOORDELING	HOUDING GEMEENTE	INZET
JA	Actief faciliteren dan wel zelf ontwikkelen	Veel capaciteit
JA, MITS	Actief faciliteren; meedenken in verbeteringen	Veel capaciteit
NEE, TENZIJ	Passief faciliteren: verbeteropgave benoemen	Weinig capaciteit
NEE	Afwijzen	Geen capaciteit

5.3 STAPPENPLAN INITIATIEVEN

Een initiatief dat niet in het bestemmingsplan/ omgevingsplan past , komt via het omgevingsloket bij de casemanagers binnen. Team vergunningen is de eerste toegang. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet hebben wij 8 weken de tijd om een vergunning te verlenen, nu is dat nog 26 weken. Dat vraagt om een gedegen voorbereiding van de initiatiefnemer en een gestroomlijnd proces om tot een integrale afweging te komen, voordat de planologische procedure wordt gestart.

De integrale afweging vindt plaats door een stappenplan te doorlopen. Het stappenplan zoals dat hieronder is opgenomen vormt de leidraad voor wat betreft de volgorde en de werkwijze (omgeving, ambtelijke specialisten). De werkwijze kan door inzichten werkenderwijs op onderdelen worden aangescherpt. Initiatieven die niet in het bestemmingsplan/omgevingsplan passen, doorlopen de volgende stappen, waarbij we gezamenlijk bepalen of een idee goed is en tot uitvoering kan komen:

1. *Inventarisatie*: Startgesprek met casemanager (1 contactpersoon per project): eerste globale check of een idee kansrijk is. Informatie uitwisselen over wat er nodig is om een goed adviesgesprek te kunnen voeren. De initiatiefnemer gaat met dit ‘huiswerk’ aan de slag om het idee tot een globaal planvoornemen uit te werken (schets en toelichting).
2. *Presentatie in intaketafel*: adviesgesprek met de casemanager en specialisten (maatwerk per initiatief): De initiatiefnemer presenteert het globale planvoornemen en krijgt aanwijzingen en tips mee om het concept uit te werken. Eerste reactie van gemeente: is het initiatief kansrijk: past het initiatief binnen de doelen en ambities van de omgevingsvisie? Wat zijn aandachtspunten? Welke punten moeten worden uitgewerkt voor behandeling in omgevingstafel?
3. *Behandeling in omgevingstafel* (vaste kern met per project relevante specialisten en afhankelijk van project ook externe partijen, ketenpartners, buurgemeenten): als het initiatief voldoende concreet is, wordt het besproken in dit maatwerk omgevingsteam. Mogelijke uitkomsten:
   - ja: planologische procedure kan worden gestart.
   - ja, mits: planologische procedure kan worden gestart, als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.
   - nee, tenzij: initiatief in huidige vorm niet kansrijk. Aangegeven wordt hoe het initiatief met aanpassingen alsnog kansrijk gemaakt kan worden.
   - nee: initiatief niet kansrijk.

   categorieën ja en ja, mits kunnen het participatietraject in.
   categorie nee, tenzij en nee: kunnen na aanpassing opnieuw via coach en ontwikkelteam worden behandeld.
   In dit stadium wordt ook de rol en de benodigde inzet van de gemeente bepaald:
   - Regisseren: sturen op basis van en toetsen aan vastgestelde kaders.
   - Faciliteren: passende initiatieven actief mogelijk maken binnen duidelijke kaders.
   - Inspireren: sturen op globale doelen en partijen inspireren die doelen met goede ontwikkelingen te realiseren.
   - Netwerken: partijen bij elkaar brengen, inzet om ontwikkelingen door de samenleving tot stand te laten brengen op basis van globale doelen.
4. *Participatie.* Afstemmen met casemanager: uitwerken plan ten behoeve van go/no go: uitkomsten participatie en opmerkingen

ontwikkelteam verwerken; verkenning gebruikelijke planologische aspecten.

5. *Behandeling in college:* go / no go
   Als sprake is van medefinanciering door de gemeente dan wordt het project zo mogelijk in de begroting opgenomen. Omdat niet alles tegelijkertijd kan, zal de gemeente prioriteiten stellen en projecten zo nodig faseren.
6. *Planologische procedure kan worden voorbereid;* overdracht naar plantoetsers.
   Planologische procedure.
   Beschrijving initiatief, onderbouwing sectorale aspecten, beschrijven meerwaarde doelen Wormerland, integrale afweging, waarbij draagvlak in de omgeving een belangrijke rol speelt, maar de eindverantwoordelijkheid voor het waarborgen van ruimtelijke kwaliteit bij de gemeente ligt.

5.4 MONITORING BELEID EN PROJECTEN

Het monitoren van beleid is belangrijk om de doorwerking en het behalen van de beoogde ambities te bepalen. Op basis van de monitoring kan worden bezien of beleid, proces of middelen effectief worden ingezet. Daarnaast kunnen er gedurende de looptijd van de visie nieuwe inzichten en ontwikkelingen zijn, waarin de Omgevingsvisie niet voorziet. Dit kan leiden tot actualisering van de visie.

Ook het projectenprogramma zal periodiek worden geëvalueerd en geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten en nieuwe projecten. Dit organiseren we rondom de begrotingsbehandeling omdat daarmee ook gemeentelijke kosten gemoeid kunnen zijn.
Projecten die bijdragen aan de ruimtelijke visie kunnen in het projectenprogramma worden opgenomen.

5.5 PROJECTEN

Binnen de gemeente worden diverse projecten uitgevoerd met als doel de ambities zoals die in de omgevingsvisie zijn beschreven, een stap verder te brengen. Deze projecten worden in het jaaroverzicht bij de begrotingsbehandeling in beeld gebracht. Zo wordt de voortgang ervan gemonitord en blijft de projectenlijst en de voortgangsbewaking altijd actueel.

1 BIJLAGE ACHTERGRONDEN: SPEELVELD, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Wat zijn de (externe) omstandigheden en ontwikkelingen waarin de visie is opgesteld? Wat komt er op ons af en waar moeten we rekening mee houden?

1.1 INLEIDING

De ontwikkelingen binnen onze gemeente gaan altijd door: een geschikte woning voor iedereen, bereikbaar blijven, voedsel produceren, uitvoering geven aan de afspraken uit het klimaatakkoord, het cultuur- en natuurlandschap in stand houden, voldoende werkgelegenheid in de buurt, ruimte voor vrijetijd bieden en samenleven in een gezonde en veilige omgeving. Uitdagingen binnen een drukker wordende metropool.
Daar komen nieuwe opgaven uit voort als: de sterke punten van de gemeente binnen de metropoolregio versterken, hernieuwbare energie opwekken, circulair omgaan met grondstoffen en bouwmaterialen, meer zorg voor de agrarische bodem, voldoende en energieneutraal bouwen, water vasthouden, meer biodiversiteit en de wens om gezondheid meer centraal te stellen.

De karakteristieke waarden van onze gemeente inspireren ons bij het denken over hoe we deze opgaven combineren en een plek geven.

Er zijn grote transitieopgaves, actuele trends en nieuwe ontwikkelingen die op ons afkomen. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke leefomgeving te houden moeten we ons voorbereiden op de veranderingen die komen. We blijven samen werken aan een toekomstbestendige leefomgeving.

Onze positie binnen de metropool, specifieke aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en wonen en een veelheid aan trends en ontwikkelingen met een ruimtelijke impact voor onze gemeente zijn hierna samengevat.

1.2 POSITIE IN DE METROPOOL

De provincie heeft in haar *Omgevingsvisie NH2050* aangegeven dat zij balans wil tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

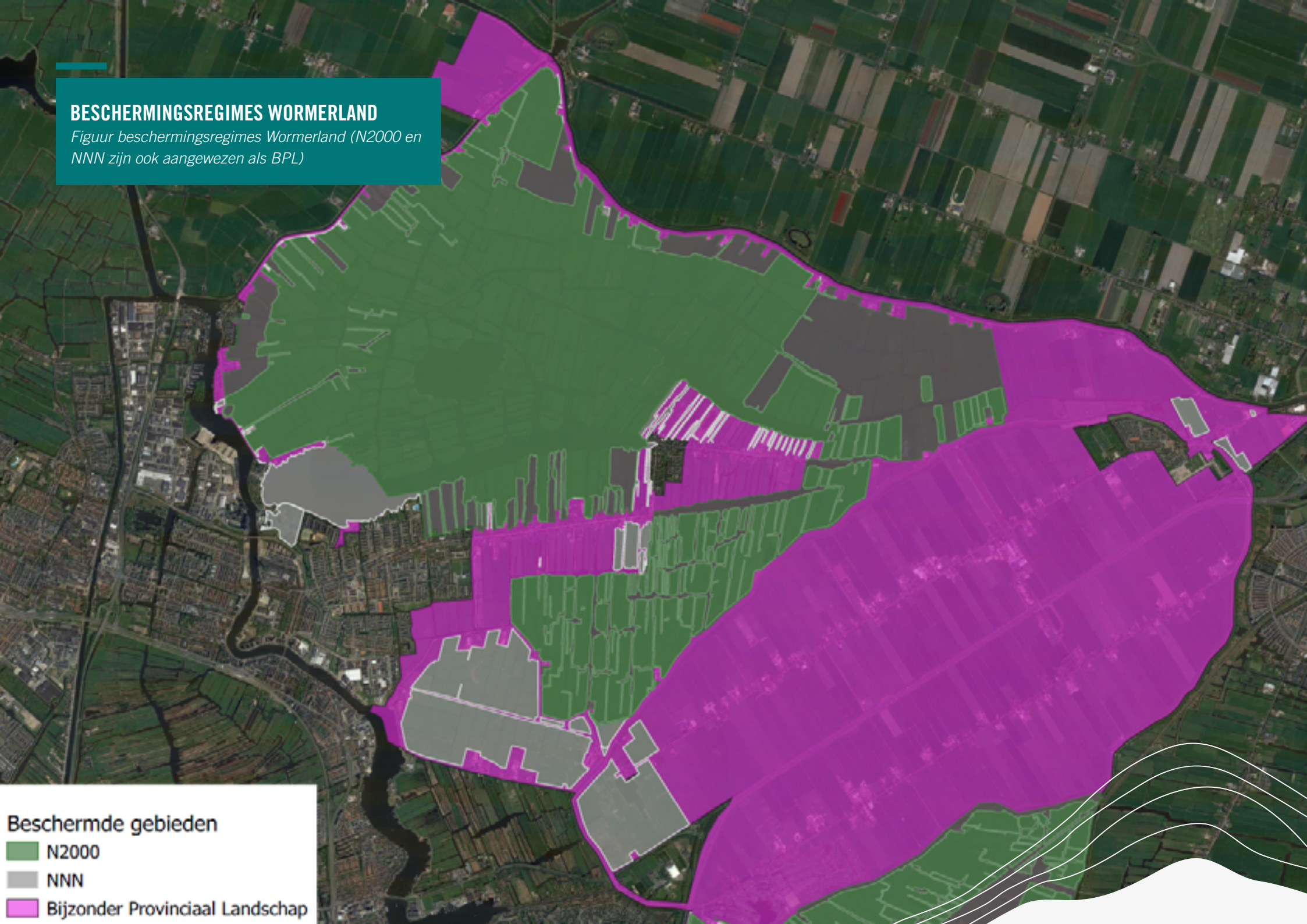
In de visie zijn vijf bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving. Wormerland is onderdeel van het 'metropolitaan landschap'. Het metropolitaan landschap is één van de grote bouwstenen van de beweging Metropool in ontwikkeling. Hier spelen de doelen uit de beweging Natuurlijk vitaal landelijke omgeving een grote rol. Het gaat om onderwerpen als vergroten van de natuurwaarden en het tegengaan van bodemdaling in veenweidegebieden. De groter wordende recreatieve druk op het gebied, de inpassing van energietransitie-opgaven uit de beweging Nieuwe energie en kansen voor gedeeltelijk nieuwe agrarische activiteiten en klimaatadaptatie.

Aandachtspunten voor Wormerland

- Het landschap staat onder druk door de ruimtevraag van stedelijke functies, energietransitie, schaalvergroting in de landbouw, toenemende recreatie en toerisme, en klimaatadaptatie.
- Ruimte voor ontwikkeling van een toekomstbestendig agribusinesslandschap: een landschap waarin de agrarische keten optimaal functioneert en innoveert, passend binnen andere maatschappelijke doelstellingen.
- Klimaatadaptief vermogen van de sector, waaronder voldoende zoet water (zelfvoorziening).
- Bereidheid van de agrarische sector tot verduurzaming, rekening houdend met natuur, landschap en biodiversiteit.
- Behoud en versterking van de kennisinfrastructuur innovatiemogelijkheden.
- Schaalvergroting alleen als die samengaat met economische, maatschappelijke en duurzame ontwikkeling.
- Ruimte voor functiemenging en functiestapeling, mits die bijdragen aan duurzaamheid en aan een economisch sterke sector.
- Logistieke ruimte en fysieke en digitale bereikbaarheid.
- Benutten van vrijkomende agrarische bebouwing voor andere functies of verduurzaming van omliggende bedrijven.
- Vergroten van de biodiversiteit. Meer biodiversiteit draagt bij aan een duurzame agrifoodsector en aan een gezonde leefomgeving. Natuurinclusief ontwikkelen in het agrarisch gebied bestaat onder meer uit het gebruik van natuurlijke plaagbestrijding, circulaire landbouw, het bieden van ruimte aan natuur en het stimuleren van vismigratie.
- Ontwikkelingen mogen het watersysteem niet verslechteren.
- De landbouw draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit en vermindering van emissies van gewasbeschermingsmiddelen en meststoffen naar natuurgebieden en oppervlaktewater door nieuwe en innovatieve teeltsystemen (naast doorvoering van rendementsverbeteringen).
- Vraag en aanbod van hernieuwbare energie bundelen.
- Realisatie van de bestaande NNN en N2000 doelen en goede geleiding van de recreatiegroei.

BESCHERMINGSREGIMES WORMERLAND

Figuur beschermingsregimes Wormerland (N2000 en NNN zijn ook aangewezen als BPL)



De belangrijkste onderwerpen uit de omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening NH2020. Deze regels werken door in omgevingsplannen. Voorbeelden van doorwerking zijn regionale afstemming over stedelijke ontwikkelingen, de ruimtelijke kwaliteitseis, de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 en de aanwijzing tot Bijzonder Provinciaal Landschap. In theorie zijn er ontwikkelingen in het Bijzonder Provinciaal Landschap mogelijk als er sprake is van een groot openbaar belang én er geen alternatieven zijn én de aantasting van de kernkwaliteiten wordt gecompenseerd. De kernkwaliteiten zijn benoemd in bijlage 6 van de Omgevingsverordening.

De mogelijkheden om nieuwe stedelijke ontwikkelingen of kleinschalige woningbouw (waaronder bouwen in de tweede lijn) te realiseren in BPL-gebied binnen de MRA lijken nu vooral theoretisch van aard. Om de mogelijkheden concreet te maken is een provinciale Notitie lintbebouwing in de maak, maar de contouren zijn nog niet duidelijk. Er is wel nadrukkelijk behoefte aan meer gespreksruimte om maatwerk te kunnen leveren: toename gebruikswaarde naast bescherming belevingswaarde.

De verschillende beschermingsregimes (Natura 2000, NatuurNetwerk Nederland en Bijzonder Provinciaal Landschap) leiden tot grote beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen en houden onvoldoende rekening met ontwikkelingen die op het gebied afkomen en de behoefte om hier enige ruimte in te bieden. Het huidige gebrek aan speelruimte voor ontwikkelingen leidt niet tot kwaliteitsverbetering.
De agrarische sector is nodig om het gebied te beheren en de kenmerkende openheid te behouden, maar agrarisch gebruik wordt steeds moeilijker door bodemdaling en de te beschermen natuurwaarden. De woningbehoefte en de recreatiedruk in het gebied neemt toe, maar er zijn onvoldoende mogelijkheden om deze druk op te vangen. De nieuwe regelgeving van de provincie houdt onvoldoende rekening met het feit dat kwaliteitsverbetering geld kost. Economische ontwikkelingen en kwaliteitsverbetering (meekoppelkansen) zijn noodzakelijk voor een duurzame toekomst van het gebied. Het gebied is geen museum.

1.3 WONEN

Als startpunt voor de visie op de woningbouw is onder andere een verkennende analyse uitgevoerd van de meest recente ontwikkelingen in Wormerland. Hiermee zijn de onderzoeksgegevens die ten basis lagen aan de woonvisie 2017-2025 geactualiseerd. Andere uitgangspunten voor deze visie op woningbouw zijn het coalitieakkoord 2018-2022 en de woonvisie 2017-2025. In deze paragraaf worden de onderzoeksgegevens samengevat weergegeven en zijn de 4 (hoofd) ambities uit de woonvisie opgenomen. De doelen met ruimtelijke impact, inclusief de doelen in relatie tot onze visie op woningbouw, uit het coalitieakkoord zijn in de vorige paragraaf weergegeven.

Woonvisie 2017-2025
In de woonvisie worden de volgende (hoofd) ambities weergegeven:

1. Voldoende mogelijkheden voor onze inwoners om in de gemeente Wormerland te kunnen (blijven) wonen.
2. Een passende en betaalbare woningvoorraad.
3. Voldoende beschutte, verzorgde en beschermde woonvormen voor senioren en onze inwoners met een zorg- en of ondersteuningsvraag.
4. Verhogen van de kwaliteit en duurzaamheid van de woningvoorraad met behoud van het groene karakter en de identiteit van de gemeente.

Stevige groei
Het aantal huishoudens, en daarmee de woningbehoefte, blijft de komende jaren toenemen, maar de precieze aantallen zijn lastig vast te stellen voor Wormerland. Prognoses houden rekening met woningbouw en verhuistrends in het verleden en fluctueren mee met de oplevering van nieuwbouw. In de meest recente provinciale prognose die van 2019 dateert, is de verwachting dat de gemeente Wormerland in 2030 7.710 huishoudens telt. De woningbehoefte in dat jaar wordt door de provincie geraamd op 7.520 woningen.

Tabel: Bevolkingsaantallen en aantal huishoudens (bron: Provincie Noord-Holland)

WORMERLAND	2019	2025	2030	2040	2019 - 2040	%
BEVOLKING	16.300	16.400	16.500	16.900	600	4
HUISHOUDENS	7.300	7.600	7.700	7.700	400	5

Per januari 2020 telde de gemeente 6.971 woningen. Om te voldoende aan het aantal woningen in 2030 zoals opgenomen in de provinciale prognose is een toevoeging van 549 woningen nodig. Omdat er ook rekening gehouden moet worden met sloop (zoals bijvoorbeeld de sloop van 60 woningen door WormerWonen aan de Watermuntstraat) dient de nieuwbouw hoger uit te komen om de toevoeging te halen. In de periode 2012 t/m 2018 zijn gemiddeld per jaar 15 à 20 woningen gesloopt. Wanneer we de provinciale prognose volgen, resulteert dit een minimale nieuwbouwbehoefte van 565 tot 750 woningen tot 2030. Per jaar betekent dit een bandbreedte van minimaal 56 tot 70 nieuw te bouwen woningen. In de raming ligt het accent in de behoefte op de komende jaren, tot 2025. Daarbij realiseren we ons dat, vanuit het perspectief van Wormerland, de woningbehoefte in de komende jaren in feite oneindig groot is, gezien de krapte aan woningen in de metropoolregio. Naarmate er meer woningen worden gebouwd wordt het vestigingssaldo groter.

Gezien de regionale vraag en de voortgang van de woningproductie op langere termijn gaan we op zoek naar extra plancapaciteit. Hiermee hebben we de ambitie om meer woningen te bouwen, dan waar op basis van de provinciale prognoses (in theorie) behoefte aan is.

Schaarste aan woningen

De aantrekkelijkheid van Wormerland heeft ook een keerzijde. Voor de koopmarkt is sprake van vrije vestiging, dus woningzoekenden uit Wormerland concurreren met woningzoekenden van elders uit de metropoolregio. De schaarste aan woningen in de regio weerspiegelt zich dan ook in de woningprijzen. Zo is er bijvoorbeeld in Wormer vrijwel geen aanbod onder de tweeënhalve ton (huizenzoeker.nl, peilmoment maart 2020). Dat betekent dat de grondprijzen aan de hoge kant zijn voor betaalbare nieuwbouw in het koopsegment.

Verschuiving kwalitatieve vraag

Voor de kwalitatieve vraag geldt dat op korte termijn, tot medio 2025, vooral behoefte is aan rijtjeswoningen. Op langere termijn verschuift de nieuwbouwbehoefte naar vooral (levensloopbestendige) appartementen met lift. Daarnaast is er een zekere vraag naar nieuwbouw van vrijstaande woningen, terwijl er richting 2040 aan tussenwoningen een overschot zou kunnen ontstaan. Een mogelijke verklaring is dat er vanuit starters veel behoefte aan (betaalbare) rijtjeswoningen is, terwijl deze maar met mate vrijkomen. Veel rijtjeswoningen worden nu bewoond door ouderen die relatief weinig verhuizen. Op termijn verandert dat: meer ouderen (de naoorlogse geboortegolf) gaan de woningmarkt verlaten, waardoor er meer rijtjeswoningen vrijkomen. Deze woningen zijn aantrekkelijk voor jongere huishoudens. Hun aantal neemt echter af, waardoor de vraag naar dit type woningen daalt.

Meer betaalbare woningen nodig

Driekwart (75%) van de geraamde behoefte aan netto toevoeging richt zich op koopwoningen met v.o.n.- prijzen van € 285.000,- of meer. Dit zou betekenen dat het overige gedeelte (25%) van de nieuwbouw zich richt op de verschillende huursegmenten en betaalbare koop (tot en met € 285.000,-).

De resultaten van de participatie geven aan dat ‘voldoende betaalbare woningen voor starters’ als groot gemis ervaren wordt. Jongere huishoudens krijgen steeds moeilijker toegang tot de woningmarkt. Jongere huishoudens stellen

noodgedwongen de stap naar een zelfstandige woning uit, of verhuizen naar een andere gemeente. Met een verruiming van de voorraad sociale huurwoningen kan een deel van jongere huishoudens hierin terecht. Een deel van hen verdient echter meer dan de inkomensgrens voor een sociale huurwoning en komt niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, maar verdient vaak te weinig voor een koopwoning. Hierdoor zijn zij meestal aangewezen op de middeldure huur. Het aanbod in het koopsegment tot en met 285.000 euro is (nagenoeg) niet aanwezig in de gemeente.

Voor de behoefte aan toevoeging van sociale huur zijn de volgende indicaties:

- Voor de komende 20 jaar komt de behoefte aan sociale huur uit op minimaal 30% van de nieuwbouw.
- Voor de komende 5 jaar blijkt deze behoefte niet zozeer uit de woningbehoefte analyse, maar zijn er signalen van schaarste aan sociale huur:
    - Er is, met een mutatiegraad van circa 5%, sprake van een beperkte doorstroming in Wormerland (bij een voorraad van circa 2.000 sociale huurwoningen in Wormerland komen dan ongeveer 100 woningen per jaar vrij).
    - Naast reguliere woningzoekenden worden woningen ook toegewezen aan bijzondere doelgroepen (uitstroom uit beschermd wonen en maatschappelijke opvang) en aan vergunninghouders.
    - Met name voor starters zijn weinig sociale huurwoningen beschikbaar. In Wormerland is 19% van de woningzoekenden een starter, maar slechts 5% van de woningen wordt aan een starter toegewezen. Dit heeft te maken met de huidige systematiek voor woonruimteverdeling. In de regio wordt gewerkt aan een aanpassing van de criteria. Outsiders, waaronder starters, zouden hiermee een grotere slaagkans krijgen.
- Met de realisatie van minimaal 30% sociale huur in de nieuwbouw neemt, rekening houdend met sloop, het aantal sociale huurwoningen in Wormerland toe en blijft het aandeel van sociale huur in de woningvoorraad min of meer op peil (circa 30% van de woningvoorraad).

Meer woningen voor ouderen nodig

Wormerland is ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde en de regio (Zaanstreek/Waterland) iets meer vergrijsd. In Wormerland was in 2018 17% van de huishoudens 75 jaar of ouder. In Nederland was dat 12% en in de regio 13%. Dit aandeel stijgt in Wormerland tot 23% in 2030 en 25% in 2040. Met het toenemen van deze groep groeit ook het aantal huishoudens met een langdurige aandoening die een beperking vormt bij dagelijkse activiteiten. Het betreft huishoudens die zelfstandig (moeten) blijven wonen en die niet in aanmerking komen voor een verpleegplaats. Voor een groot deel van deze huishoudens volstaan aanpassingen in de huidige woning (bijvoorbeeld verhoogd sanitair of een traplift). Zij wonen al in een geschikte woning (levensloopbestendig of gemakkelijk op dit niveau te brengen). Als hogere investeringen nodig zijn (van ongeveer meer dan € 10.000,-) is de woning niet geschikt om met beperkingen te bewonen en is verhuizing te overwegen.

Ook is er een behoefte aan alternatieve vormen van wonen van ouderen die nu nog geen zware zorg nodig hebben. Het gaat om woonvormen met een grote mate van collectiviteit: elkaar opzoeken, gemeenschappelijkheid met behoud van zelfstandigheid.

Daarnaast heeft in 2030 een klein aantal huishoudens zodanige beperkingen dat een vorm van verzorgd wonen wenselijk is. Het betreft mensen die voorheen in een verzorgingshuis terecht konden (intramurale zorg). Om in deze behoefte te kunnen voorzien is het, mede gelet op de personele problemen in de zorg, gewenst om hierop toegesneden woningen nabij een zorgcentrum te lokaliseren.

Ook het aantal dementerenden in Wormerland neemt naar verwachting toe, van 310 personen in 2020 tot 450 personen in 2030. Een toename met bijna 50%. Een deel van hen kan met ambulante zorg zelfstandig blijven wonen, maar

voor een deel is verhuizing naar een beschermde woonvorm noodzakelijk. Voor mensen met dementie zijn er aanvullende (kleinschalige) woonvormen nodig. Deze behoefte wordt geraamd op circa 55 à 60 plaatsen tot 2030. Dat is een toename van 50% ten opzichte van het huidige aantal verblijfsindicaties (WLZ) voor verpleging en verzorging in Wormerland.

Aandachtspunten plancapaciteit
In hoeverre kan en wil Wormerland in de woonbehoefte voorzien? In Wormerland zijn er (potentiële) nieuwbouwplannen voor 1.561 woningen, sterk variërend in de mate van concreetheid. Rekening houdend met een geplande sloop van 355 woningen is sprake van een netto toevoeging van 1.206 woningen. Wanneer we vervolgens uitgaan van een gemiddeld planuitval van 30% kan hiermee in de geraamde woningbehoefte van de provincie worden voorzien.

De voorziene plancapaciteit betreft overwegend zachte plannen. De harde plancapaciteit (bestemmingsplan onherroepelijk) betreft de bouw van 519 woningen en de sloop van 72 woningen; een netto toevoeging van 447 woningen. Van de harde plancapaciteit vallen 151 woningen in het sociale huur segment. Hier staat een voorgenomen sloop van 72 sociale huurwoningen tegenover.

Om in kwantitatieve zin in de behoefte te voorzien zullen dus meerdere zachte plannen met vaart moeten worden doorontwikkeld. We zijn hiervoor afhankelijk van stakeholders voor de realisatie van onze woningbouwplannen. Met name de eventuele ruimte die de ruimtelijke provinciale regelgeving biedt, is een belangrijk aspect voor de haalbaarheid van de zachte plannen die we in de planvoorraad hebben. Momenteel wordt het perspectief op deze ruimte vanuit provinciale regelgeving steeds beperkter.

Uitgesplitst naar woningtype bevat de harde plancapaciteit, voor zover het programma bekend is, een nieuwbouwcapaciteit van 388 appartementen en 139 grondgebonden woningen. De te slopen woningen in de harde plancapaciteit zijn allemaal appartementen. Op korte termijn is de behoefte aan nieuwbouw appartementen vooralsnog beperkt, terwijl hier op langere termijn veel behoefte aan is. Het is verstandig deze al wel te realiseren, en aantrekkelijk te maken voor senioren in rijtjeswoningen die overwegen te verhuizen. De programmering van de (meeste) zachte plannen is nog niet ingevuld. Dit geeft de mogelijkheid om vraag gestuurd te programmeren.

1.4 ONTMOETEN

Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten is belangrijk voor de sociale binding en de gezondheid. Ruimte voor ontmoeten is een randvoorwaarde, zodat sociale netwerken kunnen versterken en eenzaamheid kan worden voorkomen.

Onze leefomgeving bestaat uit door elkaar lopende netwerken:

- Fysieke netwerken met verplaatsing van mensen, goederen, water, dieren, energie en warmte, data en afval;
- Sociale netwerken van familie, vrienden, collega's, verenigingen, belangengroepen. We houden behoefte om elkaar fysiek te ontmoeten;
- Virtuele netwerken die steeds belangrijker worden voor het functioneren van onze samenleving. Waar fysieke netwerken de ruimte vormen, zorgen virtuele netwerken voor de verbanden. Iedereen is online met elkaar verbonden, onafhankelijk van waar men zich bevindt. Kunstmatige intelligentie en robotisering kunnen in de nabije toekomst grote invloed hebben op de inrichting van de leefomgeving.

Onze netwerken en de manier waarop ze gebruikt worden veranderen. Onze manier van leven verandert en de leefomgeving moet daar zo goed mogelijk bij aan sluiten. Dit heeft gevolgen voor het gebruik van de ruimte. Een voorbeeld daarvan is meer functiemenging, minder mobiliteit en meer met elkaar delen. De huidige maatschappij is vrij individualistisch. De verwachting is dat het met elkaar delen in de toekomst naar verwachting vaker voor gaat komen (bijvoorbeeld autodelen).

1.5 GEZONDHEID

Voor de gezondheid en de leefbaarheid is een leefomgeving van belang die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. De ingrediënten voor een gezonde leefomgeving zijn schonere lucht, voldoende groen en water, en genoeg voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, zowel buiten als binnen.

Gezondheid gaat ook over mentale gezondheid, het voorkomen van eenzaamheid is belangrijk voor de gemeente. Mobiliteit en voorzieningen voor ontmoeting spelen een belangrijke rol tegen vereenzaming. Voorzieningen die het sociale netwerk uitbreiden en ondersteunen draagt bij aan de zorg voor elkaar. Voor mobiliteit levert het openbaarvervoer een belangrijke bijdrage, het openbaar vervoer moet laagdrempelig zijn. Ook voorzieningen op loopstand zijn belangrijk. De omgeving moet meer gebruiks- en gemak vriendelijk gemaakt worden voor ouderen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van bankjes.

1.6 ZORG

Een goed zorgsysteem draagt bij aan een gezonde en leefbare omgeving. Hierbij is goede zorg voor zorgbehoevenden en kwetsbare groepen van belang. Op dit moment is de trend dat mensen noodgedwongen langer thuis blijven wonen. Dit geldt niet alleen voor jongeren, maar ook voor mensen met een geestelijke en lichamelijke beperking en dementie. Deze trend in het overheidsbeleid zet door. Dit leidt tot verdere lokalisering van het zorgbeleid. Dit resulteert in een grotere zorgvraag van zorgbehoevende 80-plussers, een groep die groeit in omvang. Lokalisering van het zorgbeleid leidt ook tot mogelijke tekorten aan mantelzorgen en een groeiende behoefte aan andere typen woningen. Daarnaast krijgen verschillende corporaties meer verantwoordelijkheid in het opvangen van kwetsbare groepen. De uitdaging is om de technologische mogelijkheden en vernieuwingen (zoals domotica, consult op afstand en gespecialiseerde woonvoorzieningen) te gaan benutten.

1.7 VEILIGHEID

Een veilige leefomgeving is randvoorwaarde voor een goed leefklimaat. Een veilige leefomgeving gaat over waterveiligheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

De kaders voor sociale veiligheid zijn vastgelegd in het lokale Integraal Veiligheidsplan 2019-2022. Het plan heeft vijf centrale thema's:

- High Impact Crimes
- Georganiseerde criminaliteit
- Criminaliteit en overlast door jongeren
- Personen met verward gedrag
- Cybercrime

Het veiligheidsgevoel is hoog bij onze burgers. Aandachtspunten zijn de aanpak van ondermijning, de aanpak van High Impact Crimes (waaronder woninginbraken) en jeugdoverlast, de aanpak van cybercrime en het optimaliseren van de samenwerking tussen het zorg- en veiligheidsdomein. Daarnaast is er op Eenheidniveau van de Nationale Politie een Integraal Meerjarenbeleidsplan Veiligheid 2019-2022 vastgesteld waarin de thema's ondermijning, het versterken van de ketensamenwerking van het zorg- en veiligheidsdomein, contraterrorisme en het tegengaan van extremisme, polarisering en radicalisering en de aanpak van cybercrime zijn opgenomen. De aanpak van deze vier thema's worden eenheidsbreed opgepakt, maar heeft uiteraard ook invloed op de gemeente.

1.8 WERKGELEGENHEID/ ECONOMIE

Werkgelegenheid is een basisvoorwaarde voor een gezond leven. In de eerste plaats om in levensonderhoud te kunnen voorzien, maar het gaat ook om een zinvolle dagbesteding. Daarom moeten werklocaties bereikbaar zijn voor iedereen. De meeste werkgelegenheid zit buiten de gemeente Wormerland, maar wel in de regio.

Werklocaties moeten gezond, veilig, aantrekkelijk en goed bereikbaar zijn. De trend is dat bedrijvigheid op informele(re) werklocaties, zoals gemengde bedrijventerreinen en woonwijken, toeneemt. Werken hoeft niet meer in een centraal gelegen kantoor. Kennis en informatie zijn immers overal beschikbaar.

Omdat de meeste werkgelegenheid in de metropoolregio Amsterdam zit, is een goede OV-verbinding met de Metropoolregio belangrijk. Dat deze locaties goed bereikbaar zijn vanuit de gemeente is essentieel voor een goed woon- en leefklimaat. Hierbij is een focus op de zogenaamde 'first and last mile' van belang: de bereikbaarheid van de transporthub vanaf huis/ werk en andersom. Voor gemeente Wormerland is deze focus specifiek van belang, gezien de ligging nabij treinstations Wormerveer en Weidevenne/Purmerend. Het is van belang dat de bereikbaarheid van deze stations voor inwoners/werknemers van gemeente Wormerland met andere mobiliteitsvoorzieningen verbetert, bijvoorbeeld door de invoering van deelfietsen.

Ook de ontwikkeling van elektrisch fietsen is een trend voor woon-werkverkeer: door voldoende snelfietsroutes (o.a. richting Zaanstad) worden veilige routes gecreëerd en stimuleert het fietsgebruik.

Een andere trend is de toename van 'smart mobility'. Door de inzet van ICT-diensten kunnen reizigers en forensen zich op een steeds slimmere en snellere manier verplaatsen. Effectieve inzet van smart mobility kan de bereikbaarheid van gemeente Wormerland verbeteren.
Als onderscheidende karakteristiek zet de regio in op het versterken en uitbouwen van het onderscheidende profiel van Zaanstreek-Waterland als 'de makers van de metropoolregio Amsterdam' in combinatie met het benutten van het sterke landschap, de recreatieve mogelijkheden en potentie voor interessante verstedelijking voor het aantrekken van talent en het uitbouwen van toerisme en recreatie (Economische visie en agenda Zaanstreek-Waterland). Het maken wordt hierin breed opgevat en loopt van landbouw, agrifood, bouw, industrie (inclusief moderne, duurzame slimme industrie) en ICT-producten en -diensten. Het omvat dus ook kennisintensieve, innovatieve en duurzame/circulaire maakindustrie en diensten.

De economie van de regio moet toekomstbestendig worden: concurrerend, duurzaam en circulair.

1.9 VRIJE TIJD

Het landschap, waarvan de agrarische sector een belangrijke drager is, vormt een aantrekkelijke basis voor tal van recreatieve activiteiten.

Binnen Wormerland speelt de vrijetijdseconomie een steeds belangrijkere rol. De behoefte aan recreatie (waaronder ook horeca en leisure) wordt steeds groter. Niet alleen van de eigen inwoners, maar ook uit de rest van de Metropool met steeds meer inwoners. De gemeente wil de recreatie beheersbaar laten groeien en de recreatieve infrastructuur daarom aanpassen. Meer recreanten betekent dat de voorzieningen en het recreatieve netwerk daarop toegerust moeten worden.

Er is ook steeds meer vraag naar verblijfsrecreatie. Er zijn de afgelopen jaren steeds meer toeristen naar Nederland gekomen en het is de verwachting dat het aantal toeristen na de Coronacrisis weer verder zal groeien. Hier is sprake van zowel een economische kans als een spanningsveld met rust en natuur.

1.10 AGRARISCH GEBRUIK

De veranderingen in het klimaat, daling van de veenbodem, verzilting, uitputting of juist overbemesting van de bodem door de landbouw en de druk op de ruimte noodzaken tot een dialoog met de agrarische sector.
Om de opwarming van de aarde te remmen moet de CO2-uitstoot worden tegengegaan. De veenweidegebieden worden door bodemdaling voor veeteelt steeds minder bruikbaar. Daarom onderzoekt bijvoorbeeld het Innovatie Programma Veen (IPV) vormen van duurzaam landgebruik waarbij het onder natte omstandigheden mogelijk is om een agrarisch rendabel bedrijf te behouden in het veenweidegebied.

Herstel van de soortenrijkdom (zowel planten als dieren) is nodig voor een duurzame voedselproductie en een gezonde leefomgeving. De biodiversiteit is van cruciaal belang. Soorten en ecosystemen zorgen voor de productie van zuurstof, afbraak van dode dieren en planten, bestuiving van planten (waaronder landbouwgewassen), waterzuivering en het beheersen van plagen.

Het aantal boeren in het de gemeente neemt af. Bedrijven worden vaak overgenomen door hobbyboeren, hierdoor neemt het beheer van het open (veenweide)gebied ook af. Boeren die stoppen, zoeken vaak naar mogelijkheden om andere functies en nevenactiviteiten toe te staan op de boerderij en in bijgebouwen.

Ze richten zich meer op recreatief gebruik van het gebied en natuurbeleving.

In het historische veenweidelandschap zijn de agrariërs ook natuurbeheerder en staat het landschap steeds meer in het teken van recreatie. In de droogmakerij zijn de agrariërs vooral voedselproducent, maar ook beheerders van het open landschap.

1.11 CULTUURHISTORIE EN NATUUR

We ontlenen onze kenmerkende identiteit voor een belangrijk deel aan fysiek en immaterieel erfgoed. Versterking van cultuurhistorische waarden van gebieden en behoud van fysiek erfgoed is daarom van groot belang.

Er wordt ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het oer-Hollandse landschap. De identiteit van gebieden staat centraal. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering is ongewenst en wordt tegengegaan. Het mogelijke verlies van de kenmerkende structuur en openheid van de gemeente is hierin een spanningsveld.

Grote delen van het buitengebied zijn aangemerkt als Natuurnetwerk en deels als Natura 2000, zoals het Wormer- en Jisperveld in Wormerland. In feite zijn het cultuurlandschappen, die steeds minder geschikt zijn voor agrarisch gebruik. Als de open veenweidegebieden niet agrarisch gebruikt of beheerd worden, verruigt het gebied. Het herbestemmen naar nieuwe duurzame functies is belangrijk voor behoud van vrijkomend erfgoed. Een belangrijk aandachtspunt bij herbestemmen is het behoud van de uitstraling.

1.12 TRANSITIE NAAR DUURZAME ECONOMIE EN SAMENLEVING

De transitie naar een duurzame economie en samenleving is een ingrijpende ontwikkeling. Deze transitie verandert de manier van leven, wonen, werken, verplaatsen, recreëren, produceren en consumeren. Er zijn twee fundamentele transities nodig: een energie-transitie (om het gebruik van fossiele brandstoffen tot bijna nul te reduceren) en de transitie naar een meer circulaire economie (om de uitputting van grondstoffen en de uitstoot van reststoffen te verminderen).

Voor een duurzame energievoorziening zijn we aangewezen op hernieuwbare energie en warmte. De energieproductie wordt weer deels lokaal, huizen en gebouwen gaan van het aardgas. Daarbij moet deze transitie voor de bestaande en nieuwe woningen en bedrijven ook nog betaalbaar blijven. De ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming kunnen vergaande ruimtelijke consequenties hebben. Of het nu gaat over windturbines, zonneweiden, geothermie, warmte- en koudenetten of over CO2-opslag. Ook is aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk (bijvoorbeeld van aardgas naar

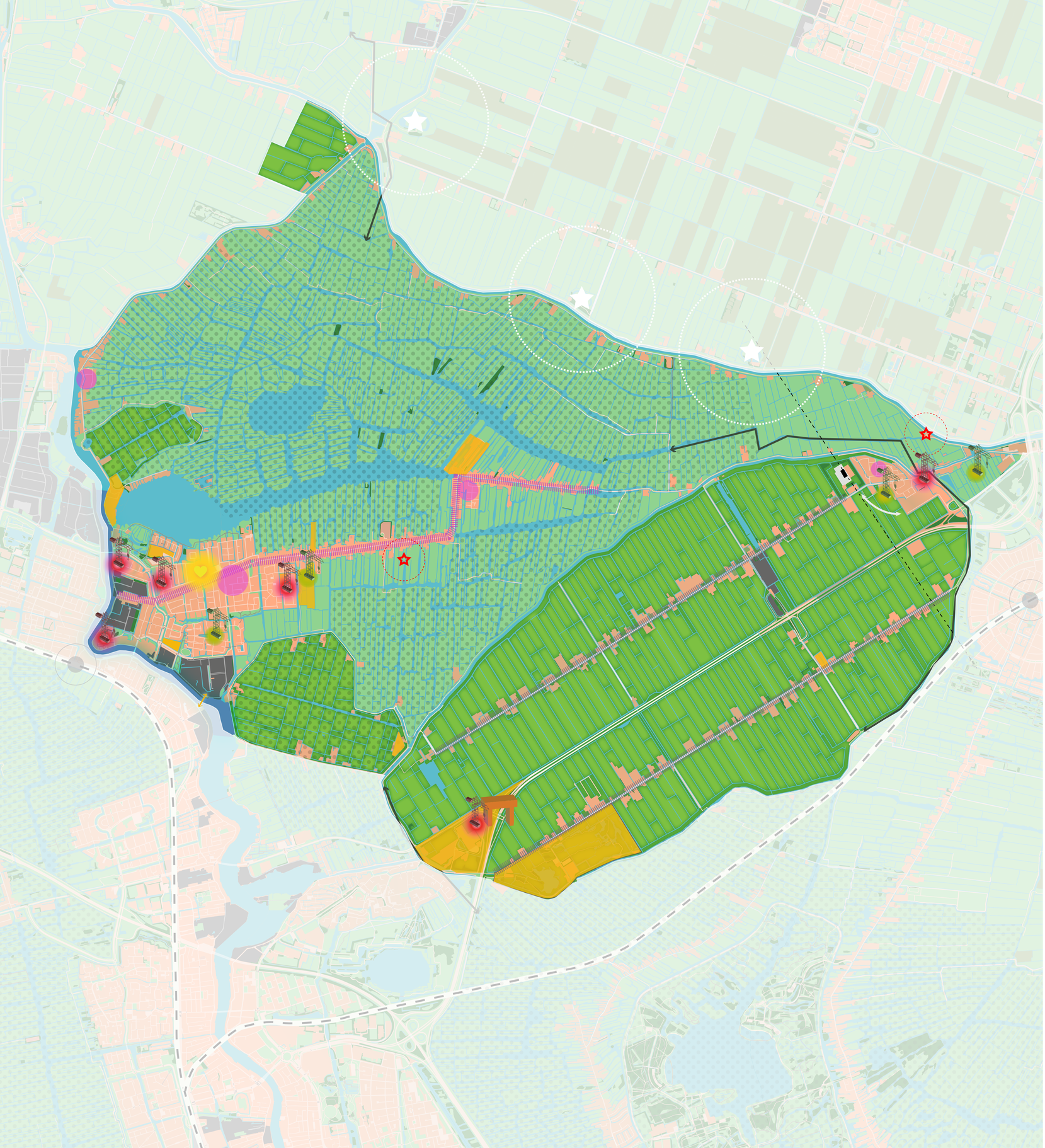
waterstof en een veel grotere capaciteit van het elektriciteitsnetwerk). Denk hierbij ook aan een laadinfrastructuur voor elektrische auto's en zonnepanelen op gebouwen. Tenslotte ligt er een grote opgave in het verduurzamen van gebouwen. Energietransitie gaat immers over energie besparen, duurzame energiebronnen en zuinig omgaan met fossiele brandstof.
Er wordt hard gewerkt aan een Regionale Energiestrategie (RES) binnen de energieregio Noord-Holland -Zuid. Op gemeenteniveau wordt een Transitievisie Warmte opgesteld.

1.13 KLIMAATADAPTATIE

De grootste gevolgen van klimaatverandering zijn wateroverlast door piekbuien en zeespiegelstijging), verdroging en hittestress. De opwarming van de aarde kan daarnaast ook negatieve invloed hebben op de waterkwaliteit. De fysieke leefomgeving moet hierop worden aangepast. Minder verharding en meer groen helpt bij de afvoer van wateroverlast.

Om hittestress in ons bebouwd gebied te verminderen, helpt onder andere meer groen. Ook is groen goed voor het herstel van de biodiversiteit. Klimaatadaptatie is een opgave voor iedereen. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier onderzoekt waar het watersysteem onder druk staat en adviseert over aanpassingen. Wij maken een Uitvoeringsplan Klimaatadaptatie.

Gemeente
Wormerland
Witteveen
Bos
RHO ADVISEURS



Legenda

Veenweidegebied:
Behoud natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Natura 2000 / natuurgebied:
Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap. Behoud natuurwaarden.

Droogmakerij:
Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Zaanoever:
Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Verminderen barrièrewerking Zaan door aanleg fiets- voetgangersbrug over de Zaan (onderzoek).

Transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Mogelijke transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Centrum:
Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Leisure:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers. Vergroten financieel draagvlak voor landschapsbeheer.

Versterken poortfunctie Wormerland en Waterland.

Werklocaties:
Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Landmarks:
Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en landmarks die het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

Stelling van Amsterdam:
Versterken beleefbaarheid werelderfgoed langs ringvaart Beemster.

Natuurverbindingen:
Behoud en vergroting biodiversiteit.

Recreatief (knooppunten)netwerk:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren bewegen.

Stedelijk gebied:
Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Netwerk elektriciteitsvoorziening / hoogspanningsverbinding:
Ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk tbv energietransitie.

Woonzorg-servicegebied:
Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoofdinfrastructuur:
Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Bebouwingslint in veenpolderlandschap:
Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten. Aantrekkelijke leefbare linten.

Bebouwingslint in droogmakerij:
Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur. Behoud geschiktheid voor agrarische sector (faciliteren schaalvergroting).

Stations:
Vergroten OV-bereikbaarheid Metropoolregio.

Nieuwe verbinding:
Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck. Tegengaan sluipverkeer.

N

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m

Nota van Beantwoording Zienswijzen

14 december 2021

Behorende bij de Omgevingsvisie Wormerland

Inhoudsopgave

Algemeen

Inleiding en leeswijzer	3
Samenvatting	4

Alle zienswijzen, antwoorden en overzicht van wijzigingen

Zienswijzen van algemene aard		7
	Vorm en Strategie	7
	Verzoeken en opmerkingen	10
	Tekstuele correcties	15
Zienswijzen op de strategische keuzes		17
	Transformatie locaties	17
	Conflicterende ruimte claims	18
Zienswijzen op specifieke thema's		20
	Verkeer	20
	Groen en Water	21
	Energie en duurzaamheid	23

Inleiding en leeswijzer

Vanaf 13 mei 2021 heeft de ontwerp-omgevingsvisie Wormerland voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was de ontwerp-omgevingsvisie Wormerland voor iedereen op internet te downloaden. Ook lagen er gedrukte (inzage) exemplaren op het gemeentehuis.

Deze nota van Beantwoording Zienswijzen biedt een overzicht van alle honderdzevenenvijftig ingediende zienswijzen en onze antwoorden daarop, inclusief wijzigingsvoorstellen voor de omgevingsvisie. De nota van Beantwoording Zienswijzen maakt onderdeel uit van de stukken ter definitieve vaststelling van de Omgevingsvisie Wormerland.

Zienswijzen zijn themagewijs en in (soms sterk) verkorte vorm in deze nota opgenomen. In principe zijn alleen de opmerkingen met relevantie voor de omgevingsvisie meegenomen. Een omgevingsvisie heeft een zeker abstractieniveau. Gedetailleerde opmerkingen zijn daarom niet altijd op hetzelfde detailniveau beantwoord. Reacties over hetzelfde thema worden vaak in één keer behandeld. Alle volledige zienswijzen zijn op aanvraag beschikbaar.

Elke zienswijze heeft een unieke code meegekregen (zaak nummer), waarmee anonimiteit is gewaarborgd. Iedere indiener van een zienswijze kan zoeken op zijn of haar eigen nummer. Organisaties die een zienswijze hebben ingediend, zijn wel met naam in deze nota opgenomen; zie hiervoor de lijst enkele pagina's verderop.

Zienswijzen die bestonden uit meer thema's, zijn vaak op verschillende plekken van deze nota terug te vinden.

Samenvatting

Algemene tendens

Veel zienswijzen bevatten vragen, zorgen of ongenoegen. Dat is begrijpelijk. De leefomgeving staat immers onder druk en verandert, net als in andere dorpen en steden. Dat geeft ongemak, onzekerheden en ook botsende ruimteclaims. De omgevingsvisie kan die veranderingen en spanningen niet wegnemen, maar biedt wel een richtinggevend kader om alles in goede banen te leiden en er samen mee aan de slag te gaan. De omgevingsvisie raakt sowieso veel belangen: van automobilisten, natuurliefhebbers, bedrijfseigenaren en woningzoekenden om er maar enkele te noemen. Eén ding staat buiten kijf: uit alle zienswijzen sprak een enorme betrokkenheid bij de gemeente Wormerland.

De oorzaak van veel ongemak ligt in het besef dat we in toenemende mate te maken krijgen met meer conflicterende ruimteclaims. We willen de landschappen groen en rustig houden, maar sporters, recreanten en toerisme ook ruimte bieden. We willen de dorpen niet overbelasten, maar iedereen wel een woning bieden. We moeten de beperkte ruimte in het dorp met meer mensen zien te delen. Keuzes worden daardoor de komende jaren scherper, we moeten eerlijk zijn in wat er niet (meer) kan. Uit veel zienswijzen blijkt dat mensen bezorgd zijn daarbij iets kwijt te raken. We hopen dat we die zorgen goed adresseren.

Tot slot is er nadrukkelijk bij velen het besef dat de uitwerking nog de nodige discussies en spanningen zal opleveren. De omgevingsvisie biedt daar niet alleen een ruimtelijk kader voor, maar maakt ook de principiële keuze om hier samen met Inwoners, bedrijven en stakeholders uit Wormerland mee aan de slag te gaan.

Aantal zienswijzen
Tijdens de terinzagelegging van de ontwerp-omgevingsvisie zijn er 157 zienswijzen ingediend. Er zijn zienswijzen ontvangen van individuen, instellingen en bedrijven. De individuele indieners blijven anoniem. Zienswijzen van instellingen zijn per definitie namens meer mensen ingediend en van de bedrijven namens hun bedrijf en bedrijfsbelangen. De kortste zienswijze telde één pagina, het langste exemplaar telde éénenvijftig pagina's. Meestal ging het om één tot drie pagina's. Integrale opname van alle volledige zienswijzen zou leiden tot een zeer omvangrijk en daardoor moeilijk leesbaar document. Daarom hebben we de zienswijzen samengevat.

Dominerende onderwerpen
Enkele binnengekomen ideeën en kritieken springen eruit, vanwege het aantal en of de aard van de reacties. Dat zijn:

- De natuurijsbaan, jeu-de-boules terrein met aangrenzende weilanden en het bijbehorende parkeerterrein (hierna te noemen ijsbaanterrein), spanningsveld tussen 'leisure', recreatie en natuur;
- De locatie van de tuinvereniging Wormer, aangegeven als stedelijk gebied;
- De verkeersontsluiting van Neck en de hinder van sluipverkeer;
- Conflicterende ruimteclaims, behoud natuur naast ontwikkeling woningbouw, recreatie en toerisme.

Veel onderwerpen betreffen vooral pleidooien om punten sterker of juist niet in de omgevingsvisie of in de doorwerking mee te nemen.

Enkele van deze onderwerpen hebben geleid tot wijzigingen in de definitieve omgevingsvisie. Deze zijn in het overzicht met de vragen en antwoorden meegenomen. Soms vallen reacties buiten het bereik van de omgevingsvisie.

Belangrijkste wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen
Naar aanleiding van de zienswijzen is als belangrijkste wijziging in de definitieve omgevingsvisie aangegeven dat er geen aanleiding is om de bestemming van het complex van de Tuinvereniging Wormer te veranderen.

Recht doen aan iedereen
Wij moeten de inwoners van Wormerland niet vergeten die geen zienswijze hebben ingediend. Daar doen we in deze laatste alinea van de samenvatting graag recht aan. Bij de uitwerking van de ambities die in deze omgevingsvisie zijn verwoord, blijven we ook open staan voor hun wensen, zorgen of ideeën. We gaan aan de slag, uiteraard in samenwerking en dialoog met de individuele partijen en organisaties van en rondom de gemeente Wormerland.

Individuele en identieke zienswijzen
Veel zienswijzen zijn identiek, namelijk die met betrekking tot het ijsbaanterrein en de tuinvereniging Wormer. Daarom hebben wij deze zienswijzen samengevoegd onder één nummer om de leesbaarheid van dit document te behouden. Een enkel persoon heeft hier een kleine wijzing/aanvulling of opmerking in opgenomen, deze zijn verwerkt in het overzicht van de zienswijzen.

Het ijsbaanterrein, kenmerk nummer 111111, vervangt de volgende zaaknummers:
709403, 712389, 712513, 712323, 712393, 710927, 710945, 712402, 712558, 707238, 707241, 706676, 706379, 706654, 711486, 711512, 710309, 710980, 708524, 708599, 708639, 709028, 706461, 707101, 710964, 710971, 711038, 709368, 709871, 706343, 706332, 706337, 711449, 711451, 711458, 711468, 711492, 711508, 710844, 711391, 710951, 706654, 702768, 702500, 710910, 711899, 711915, 711922, 712005, 711245, 711253, 711877, 702827, 703938. 711461, 711918, 711856, 711730, 713482, 711728.

Tuinvereniging Wormer, kenmerk nummer 222222, vervangt de volgende zaaknummers:
712042, 711737, 712882, 712439, 712855, 711740, 711878, 711920, 711890, 711902, 711905, 711906, 711907, 711913, 712736, 712745, 711733, 711741, 711888, 711924, 712027, 712032, 712036, 712039, 712045, 712045, 712049, 712050, 712055, 712057, 712058, 712059, 712060, 712062, 712063, 712067, 712069, 712070, 712072, 712073, 712074, 712076, 712078, 712081, 712082, 712085, 712086, 712088, 712089, 712091, 712097, 712100, 712101, 712103, 712104, 712105, 712106, 712107, 712108, 712109, 712110, 712111, 712113, 712115, 712116, 712119, 712120, 712133, 712382, 711366, 711374, 711400, 711428, 711458, 711436, 711434, 711505, 712125, 712122, 712121, 711921, 711911.

Opgemerkt wordt dat de onderstreepte zaaknummers een extra zienswijze hebben toegevoegd aan hun zienswijze die afwijkt van de identieke zienswijzen. Deze worden naast het algemene kenmerknummer ook als zaaknummer benoemd.

Daarnaast zijn op andere specifieke zaken uit de Omgevingsvisie zienswijzen ingediend met de volgende zaaknummers: 712374, 711914, 712543, 712373, 711469, 702764.

Lijst met organisaties
Onderstaand volgt een lijst met alle organisaties die een zienswijze hebben ingediend, met bijbehorend nummer. Iedereen kan zo natrekken welke punten welke organisatie heeft gemaakt. Individuele zienswijzen blijven anoniem.

Naam organisatie	**Zaak nummer**
Vogel beschermingswacht "Zaanstreek"	711331
Gemeentelijk Archeoloog Zaanstad, Oostzaan en Wormerland	702500
Gemeente Zaanstad	712708
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)	713916
Wormer Wonen	712353
Ebro foods Nederland (Lassie)	712034
Tuincentrum Ofman en haar vennoten	709920
Tuinvereniging Wormer	711028 i.c. 222222
Provincie Noord Holland	752379

Voorafgaand aan de omgevingsvisie is een koersdocument vastgesteld door de gemeenteraad. Tijdens het opstellen van dit koersdocument en omgevingsvisie hebben we met diverse netwerkorganisaties in de gemeente gesproken:

Communicatie
Vanaf het moment van de tervisielegging was op de website van de gemeente Wormerland en ruimtelijkeplannen.nl, de ontwerp-omgevingsvisie met de bijbehorende plankaart te downloaden. Na de besluitvorming in de raad zullen eventuele amendementen worden verwerkt en zal de vastgestelde Omgevingsvisie online worden gepubliceerd op Ruimtelijkeplannen.nl. Ook zal door Rho Adviseurs een publieksvriendelijke website van de omgevingsvisie worden gemaakt, die wij zullen ontsluiten via de website. Binnen de gemeentelijke communicatie-kanalen zal aandacht gegeven wordt aan deze publieksvriendelijke versie.

Raadsmoties/raadsvragen
De raad(sfracties) heeft/hebben geen moties ingediend en/of raadsvragen gesteld t.a.v. de ontwerp-omgevingsvisie waarvoor aandacht zou moeten zijn bij de behandeling van de zienswijzen.

De formele afhandeling van de moties die worden aangenomen tijdens de raadsvergadering waarin de omgevingsvisie wordt vastgesteld, vindt separaat van deze nota plaats.

Zienswijzen van algemene aard

Nr	Vragen	Zaaknummer zienswijze	Antwoord per zienswijze	Aanleiding aanpassing onwerp-omgevingsvisie
	Vorm en strategie			
	Hoe verhoudt deze omgevingsvisie zich ten opzichte van de Provinciale omgevingsverordening NH2020.	111111 711918 752379	Bestemmingsplannen moeten voldoen aan de regels zoals vastgelegd in de Omgevingsverordening. In de Omgevingsvisie hoeft dat niet. De gemeente heeft hierin mogelijkheden om af te wijken van het provinciale beleid. De Omgevingsvisie is namelijk alleen zelfbindend en heeft geen rechtsgevolgen. Waar de provincie opteert voor binnenstedelijke bouw- en herontwikkelingslocaties heeft de gemeente ook de ambitie om de plancapaciteit beperkt buitenstedelijk uit te breiden. Het gaat dan om geconcentreerde uitbreiding in combinatie met een ruimtelijke kwaliteitsverbetering.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	De transformatie van het ijsbaanterrein naar een sportcomplex accommodatie zal zeer waarschijnlijk leiden tot een waardevermindering van omliggende woningen.	111111 711918	Als een gebiedsontwikkeling c.q. een wijziging van de bestemming, leidt tot waardevermindering van aansluitende woningen of grond kan er sprake zijn van planschade indien men de schade niet kon voorzien toen men het huis of de grond kocht en er op geen andere manier schadevergoeding gekregen is. Gedupeerden kunnen in zo'n geval een claim voor vergoeding van deze planschade indienen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Hoe verhoudt deze omgevingsvisie zich ten opzichte van de nu geldende regels van het bestemmingsplan?	710927 711912	Een Omgevingsvisie is de integrale kapstok van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Het gaat in de Omgevingsvisie om de visie, de ambities en de beleidsdoelen en minder om de maatregelen of activiteiten waarmee deze ambities kunnen worden waargemaakt. Dit betekent ook dat de Omgevingsvisie niet noodzakelijkerwijs één op één overeenkomt met de nu geldende regels van bestemmingsplannen. Om de ambities uit de Omgevingsvisie mogelijk te maken, is soms aanpassing van het bestemmingsplan -straks Omgevingsplan- noodzakelijk.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.

	Wanneer de locatie tuinvereniging Wormer ingericht wordt voor woningbouw zal zeker sprake zijn van grote waardedaling van de woningen die nu uitzicht hebben op de volkstuinen.	222222 711914	In de Omgevingsvisie wordt niet ingezet op een transformatie van de locatie tuinvereniging Wormer tot woningbouwlocatie. De locatie tuinvereniging is gearceerd als stedelijk gebied, maar deze aanduiding impliceert geen voorgenomen gebiedsontwikkeling van de locatie tuinvereniging Wormer. Volkstuinen zijn onderdeel van het stedelijk gebied. Toch zullen wij dit verduidelijken in de omgevingsvisie.	Nieuw punt toevoegen aan paragraaf 4.4 '*waar hebben we mee te maken'*. - Het stedelijk gebied is het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Volkstuinen toevoegen aan 4e punt. Bij '*hoe willen we dat bereiken'* 5e punt aanpassen: - Behoud van voldoende (groene) ruimte voor … En toevoegen op p.26 1e kolom: - Behoud van het gehele volkstuinencomplex Wormer op de huidige locatie. De locatie tuinvereniging Wormer zal de oranje recreatiekleur op de kaart krijgen.
	Er blijkt niet uit de stukken dat er een plan MER is opgesteld. Dan kan deze visie toch niet worden vastgesteld?	709920	In de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage worden de activiteiten, plannen en besluiten aangegeven ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is. In de Omgevingsvisie Wormerland wordt nog niet concreet ingezet op dergelijke activiteiten, plannen en besluiten zodat op dit moment nog geen plan MER wordt opgesteld. Bij het opstellen van	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.

			bestemmingsplannen kan dit afhankelijk van het concrete programma wel aan de orde komen.	
	Hoe verhoudt deze omgevingsvisie zich ten opzichte van het koersdocument en de vrij gedetailleerde structuurvisie uit 2014.	702764	Eén van belangrijkste onderleggers van de Omgevingsvisie is het Koersdocument Omgevingsvisie Wormerland. Samen met inwoners, ondernemers en stakeholders is dit Koersdocument opgesteld. De gemeenteraad die zelf ook intensief is bevraagd en betrokken bij het opstellen van het koersdocument heeft dit koersdocument vastgesteld. Terwijl de in 2014 vastgestelde Structuurvisie vrij gedetailleerd was, is een Omgevingsvisie dat nadrukkelijk niet. Dat zou ook niet passen bij de gedachte van de Omgevingswet. De Omgevingsvisie is daarom globaler en flexibeler dan de Structuurvisie. Het gaat veel meer om de visie, de ambities en de beleidsdoelen en veel minder om de maatregelen of activiteiten waarmee deze ambities kunnen worden waargemaakt. Als de Omgevingsvisie in gaat op de hoe-vraag is dat in principe dus ook op een meer abstract niveau. Het is bekend dat de invoering van de Omgevingswet vraagt om een cultuurverandering. Het accepteren van het feit dat de Omgevingsvisie minder concreet is dan de Structuurvisie is ook onderdeel van deze noodzakelijke cultuurverandering. Het koersdocument is in feite een richtinggevend document voor de op te stellen omgevingsvisie. De nieuwe Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie uit 2014.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	In de structuurvisie van 2014 worden een aantal gebiedsgerichte onderzoeken en ontwikkelingen genoemd. Wat is hiervan terecht gekomen en waarom wordt dit in de omgevingsvisie niet vermeld? Denk aan: ruiterroute, inpassing schaalvergroting en mechanisatie van de agrarische sector, zwaar agrarisch verkeer, onderzoek nieuwe brug over de ringvaart bij Neck, aanleg laarzen pad rond de waterberging Wijdewormer.	702764	Terwijl de in 2014 vastgestelde Structuurvisie vrij gedetailleerd was, is een Omgevingsvisie dat nadrukkelijk niet. Dat zou ook niet passen bij de gedachte van de Omgevingswet. De Omgevingsvisie is daarom globaler en flexibeler dan de Structuurvisie. Het gaat veel meer om de visie, de ambities en de beleidsdoelen en veel minder om de maatregelen of activiteiten waarmee deze ambities kunnen worden waargemaakt. Als de Omgevingsvisie in gaat op de hoe-vraag is dat in principe dus ook op een meer abstract niveau. Of de in de zienswijze genoemde onderzoeken zoals vermeld in de Structuurvisie al dan niet zijn uitgevoerd is niet relevant voor de vaststelling van de Omgevingsvisie Wormerland. De Omgevingsvisie vermeldt immers de huidige ambities. Zouden ambities uit de Structuurvisie (nog) niet zijn waargemaakt maar nog steeds bestaan, dan zijn ze overgenomen in de Omgevingsvisie. Dit geldt bijvoorbeeld voor de realisatie van een nieuwe verbinding om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Neck te verbeteren.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.

	Indiener verzoekt om ook aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van station Weidevenne/Purmerend.		De suggestie kan worden overgenomen.	In legenda en in paragraaf 4.8 station vervangen door stations. Toevoegen: De kern Neck heeft veel belang bij het station Weidevenne en/of het station Purmerend centrum, en ook bij enkele buslijnen in Purmerend/Weidevenne.
	Verzoeken en opmerkingen			
	Periodieke aanpassing van de omgevingsvisie zal een goed beeld geven over de bestuurlijke inzichten.	711331	Een Omgevingsvisie is altijd een momentopname van de ambities t.a.v. de fysieke leefomgeving op de middellange en lange termijn. Een herijking van de Omgevingsvisie ligt voor de hand als blijkt dat deze ambities op enig moment achterhaald zijn of anders zijn geworden. In paragraaf 5.4 gaan wij hier op in.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Tennisverenigingen willen zelf niet verplaatsen of samengaan.	111111	De tennisverenigingen zijn wel degelijk een fusievoorstel aan het uitwerken voor een nieuwe vereniging die toekomstbestendig is met een verduurzaamd clubgebouw.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	In de omgevingsvisie is geen vermelding opgenomen van alternatieve woningbouwlocaties.	711914 111111 706654 711911	Deze Omgevingsvisie is een momentopname. Hierin zijn de nu bekende grotere transformatielocaties opgenomen. In paragraaf 4.5 hebben wij aangegeven dat ook nieuwe locaties in beeld kunnen komen. Ons beleid is wel om dit zoveel mogelijk binnenstedelijk een plek te geven.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Het Kerkepad, verbindingspad tussen Enge Wormer en Wormer moet behouden blijven.	111111 711918	In de Omgevingsvisie wordt niet ingezet op het opheffen van het verbindingspad tussen Enge Wormer en Wormer. Het Kerkepad is als zodanig ook opgenomen in het bestemmingsplan en dit zal worden overgenomen in het op te stellen bestemmingsplan voor de Engewormer.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	De zichtlijnen naar de openheid van de veenweidepolders moet behouden blijven.	111111	In de Omgevingsvisie wordt niet ingezet op het opheffen van de zichtlijnen richting het veenweidegebied. Deze zichtlijnen zijn bovendien één van de kernkwaliteiten van het gebied dat is aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap waarop in principe geen inbreuk gemaakt mag worden. In paragraaf 4.3 hebben wij aangegeven dat waar mogelijk het doorzicht naar het landschap wordt beschermd.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	De tuinvereniging vertegenwoordigt het belang voor een groen, gezond en leefbaar Wormerland.	222222 711921	De ambitie van een groen, gezond en leefbaar Wormerland is ook de ambitie zoals die in de Omgevingsvisie op verschillende momenten terugkomt.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.

	Behoefte van woonmogelijkheden van kinderen zal blijven omdat veel nieuwe bewoners vanuit de omliggende gemeenten en steden naar Wormerland toe trekken. Er zou moeten worden voorzien in een voorrangsregeling voor eigen inwoners.	222222 711902 711911	De nieuwe Huisvestingswet en daarmee de lokale huisvestingsverordening beperkt de ruimte om voorrang te geven aan woningzoekenden. Er kan voorrang worden gegeven aan woningzoekenden met economische of maatschappelijke binding aan de regio voor maximaal 50% van het aanbod en daarbinnen de helft per gemeente of per kern. In regionaal verband wordt momenteel gesproken over het ophogen van het percentage dat aan eigen inwoners kan worden toegewezen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Bestaande industrie en de afstand ten opzichte van woningen zal niet kleiner moeten worden. Denk aan brandveiligheid rond cacao branden, CO2 uitstoot, geluidsoverlast verkeer. Daarnaast mag woningbouw geen belemmering worden voor de bedrijfsuitvoering van bedrijven.	712034 222222 711911	Bij ruimtelijke ontwikkelingen is hier nadrukkelijk aandacht voor. Daar waar bedrijven en woningen dichtbij elkaar komen, wordt nader onderzoek gedaan naar o.a. hinder van geluid, geur, stof en gevaar. Daarbij wordt zowel gekeken naar het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, als het onbelemmerd kunnen uitvoeren van activiteiten door bedrijven. Er dient altijd sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. De Omgevingsdienst adviseert de gemeente hierbij met specialistische kennis.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Wanneer woningbouw op de locatie tuinvereniging Wormer moet kunnen plaats vinden, dan uitvoering conform bestaande bebouwing in massa en volume en niet hoger dan de bestaande bouw.	712439	In de Omgevingsvisie wordt niet ingezet op een transformatie van de locatie tuinvereniging Wormer tot woningbouwlocatie. Volkstuinen horen bij het stedelijk gebied. Toch zullen wij dit verduidelijken in de visie.	En toevoegen op p.26 1e kolom: - Behoud van het gehele volkstuinencomplex Wormer op de huidige locatie. De locatie tuinvereniging Wormer zal de oranje recreatiekleur op de kaart krijgen.
	Samenwerken aan de uitwerking en uitvoering van de visie waar een goede afstemming met buurgemeenten van belang is.	712708	Een Omgevingsvisie stopt niet bij de gemeentegrenzen. Vandaar dat buurgemeenten elkaar betrekken bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Daarbij kan dan ook worden geconstateerd dat er veel overlap is tussen de thema's waar de gemeente Wormerland en buurgemeenten voor kiezen. De dilemma's hebben wij met onze buurgemeenten besproken (zie paragraaf 1.4). In dat verband zullen Wormerland en de buurgemeenten hun Omgevingsvisies in goede	Toevoegen op pagina 8, 2e kolom, tweede alinea: Een Omgevingsvisie stopt immers niet bij de gemeentegrenzen.

			onderlinge samenwerking moeten uitwerken en uitvoeren. Dit hebben wij verankerd in ons stappenplan in paragraaf 5.3 in stap 3.	
	Verzoek om bijdrage bij de ontwikkeling NS-station Wormerveer.	712708	Dit zal in het kader van Zaanse Mobiliteitsplan worden afgestemd met Zaanstad. In de reactie van Wormerland op het Zaans Mobiliteitsplan heeft de gemeente al aangegeven graag te willen worden betrokken bij de knooppuntontwikkeling rond station Wormerveer.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Optie derde brug over de Zaan, aansluitend op de Papiermakersstraat is een onderdeel van het Zaanse mobiliteitsplan.	712708	Dit zal in het kader van Zaans Mobiliteitsplan worden afgestemd met Zaanstad. Een derde brug over de Zaan zoals genoemd in het Zaanse Mobiliteitsplan is een goede suggestie. Overigens is gelet op de financiële haalbaarheid een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan die land bij de Papiermakersstraat in Wormer voor het langzaam verkeer tussen Wormerland en Zaanstad wellicht realistischer. Hiermee wordt het voor de fietser en voetganger een stuk aantrekkelijker om de Zaan over te steken en kan daarmee goed concurreren ten opzichte van de auto voor bepaalde bestemmingen. Wormerland werkt graag samen met Zaanstad aan de verdere uitwerking van deze ambitie.	Op Visiekaart opnemen: Onderzoek fiets-voetgangersbrug. In Legenda opnemen: Verminderen barrièrewerking Zaan door aanleg fiets-voetgangersbrug over de Zaan (onderzoek)
	De gemeente Zaanstad zoekt samenwerking als de industrie de energetische verbinding met de gebouwde omgeving wil aangaan.	712708	Ook de gemeente Wormerland heeft een Transitievisie Warmte vastgesteld. Daaruit kan worden afgeleid dat de gemeente Wormerland open staat voor initiatieven waarbij industriële restwarmte wordt benut voor de energievoorziening aan de gebouwde omgeving.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	In de omgevingsvisie meer duidelijkheid geven over het achterliggende doel van de plannen.	711918	Het hoofddoel van de Omgevingsvisie zoals ook genoemd in het document is het bereiken en in standhouden van een veilige, gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit. De thema's die centraal staan in de Omgevingsvisie en die in hoofdstuk 3 worden uitgewerkt zijn: • Wonen: belangrijk is het realiseren van minimaal 70 nieuwbouwwoningen per jaar gemiddeld tot 2030; • Cultuurhistorie en bebouwd gebied: belangrijk is dat cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit een (nog) belangrijkere rol gaat vervullen bij het versterken van de identiteit en ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente; • Landelijk gebied, natuurgebieden en groen: belangrijk is het behoud en de verdere versterking van het waardevolle veenweidegebied en de droogmakerijen; • Recreatie en toerisme: belangrijk is dat gevolg wordt gegeven aan de nota Recreatie en toerisme Wormerland 2020-2028; • Veiligheid en bereikbaarheid: belangrijk is een gezonde en veilige fysieke leefomgeving incl. aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming;	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.

			• Energie en duurzaamheid: belangrijk zijn de energietransitie en de Regionale EnergieStrategie (RES), de Transitievisie Warmte, de Wijkuitvoeringsplannen en klimaatadaptatie; • Voorzieningen: het op peil houden, uitbreiden en de bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk voor het behoud van een goed woon- en leefklimaat; • Sociaal domein: Wormerland zet in op vier speerpunten: gezonde leefstijl, mentale gezondheid, gezond ouder worden en gezonde leefomgeving; • Maatschappelijke participatie en samenleving: er is in Wormerland een samenhangend en breed activiteiten- en voorzieningenaanbod in onderwijs, sport en cultuur; • Ruimtelijke kwaliteit: een goede ruimtelijke kwaliteit is belangrijk, omdat dit een basisvoorwaarde is voor een goed woon- leef- en ondernemersklimaat. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens een visie geschetst voor deelgebieden (de droogmakerijen, het veenweidegebied, het natuurgebied, het stedelijk gebied enzovoort) met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Belangrijke zaken die worden genoemd zijn: het behoud en versterken van de veenweidegebieden en de droogmakerijen, het vergroten van de recreatieve mogelijkheden, het kwantitatief en kwalitatief inspelen op de woningbehoefte en werken aan een veilige en gezonde leefomgeving, rekening houden met cultuurhistorische waarden, het concentreren van voorzieningen, inspelen op duurzame mobiliteit, de energietransitie en de transformatie van de Zaanoever. Bestaande en nieuwe plannen moeten bijdragen aan bovengenoemde doelen of daar op zijn minst geen afbreuk aan doen.	
	Pleidooi voor ontwikkeling woningbouw op de locatie Neck/Purmerend.	711469 712353	Op de kaart behorende bij de Omgevingsvisie wordt ter plaatse aangegeven dat sprake is van een (mogelijke) transformatielocatie. Er zal een gebiedsvisie worden opgesteld die duidelijkheid zal moeten geven over de mogelijkheden en wenselijkheden t.a.v. woningbouw op deze locaties. Het realiseren van woningbouw in de Wijde Wormer zoals de gemeente en WormerWonen 15 jaar geleden samen hebben onderzocht is weinig realistisch gelet op het provinciale beschermingsregime van het Bijzonder Provinciaal Landschap.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Wonen in de 2e lijn zal ten koste gaan van het landschappelijke belang.	710274	Wonen in de 2e lijn is een bestuurlijke ambitie vanuit de gemeenteraad van Wormerland. Met het vaststellen van de provinciale Omgevingsverordening NH2020 kan vooralsnog geen invulling worden	Toevoegen aan paragraaf 4.5: In de dorpslinten is een functieverandering van

	Neem dit niet op als uitgangspunt in de visie.		gegeven aan deze ambitie. De Omgevingsverordening NH2020 staat in principe geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toe in de dorpslinten van Wormerland die door de provincie zijn aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit geldt zowel voor fysieke ruimtelijke ontwikkelingen als voor een functieverandering van bestaand vastgoed naar wonen. Als eventueel in de toekomst de mogelijkheden hiertoe wel zouden worden verruimd door de provincie zal dit uiteraard niet ten koste mogen gaan van de kernkwaliteiten van het gebied. Wij hebben in paragraaf 4.5 aangegeven onder welke voorwaarden wij wonen in de tweede lijn aanvaardbaar vinden.	bestaand vastgoed naar wonen naar verwachting eerder mogelijk binnen het provinciale regime dan dat fysieke ruimtelijke ontwikkelingen zullen worden toegestaan in het Bijzonder Provinciaal Landschap.
	De beschreven aanleg van fietspaden langs de Noorder- en Zuiderweg in de Wijdewormer combineren met de aanleg van glasvezelkabel.	706677	Dit betreft geen vrij-liggende fietspaden, maar fietsstroken op de bestaande weg. Er is geen ruimte in de berm voor de aanleg van glasvezelkabels. Ook de nutsvoorzieningen voor de woningen langs de Noorder- en Zuiderweg zijn niet in de bermen aangelegd maar lopen door het achterland.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	De omgevingsvisie had op bepaalde punten concreter kunnen zijn met minder verwijzingen naar andere documenten en met de vermelding van een moment waarop de visie realiteit moet zijn.	752379	Terwijl de in 2014 vastgestelde Structuurvisie vrij gedetailleerd was, is een Omgevingsvisie dat nadrukkelijk niet. Dat zou ook niet passen bij de gedachte van de Omgevingswet. De Omgevingsvisie is daarom globaler en flexibeler dan de Structuurvisie. Het gaat veel meer om de visie, de ambities en de beleidsdoelen en veel minder om de maatregelen of activiteiten waarmee deze ambities kunnen worden waargemaakt. De Omgevingswet verplicht niet tot een tijdspanne t.a.v. de Omgevingsvisie. De omgevingswet geeft aan dat de omgevingsvisie tussentijds steeds aangepast moet worden, op het moment dat het nodig is. Andersom geredeneerd is het vermelden van een tijdstip waarop de visie realiteit kan zijn eveneens niet verplicht.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	In de visie wordt de samenwerking en afstemming in de regio (Laag Holland, Zaanstreek-Waterland, MRA) niet genoemd terwijl ontwikkelingen in en voor de gemeente hun effect hebben op omliggende gemeenten en op de opgaven die we gezamenlijk moeten oppakken.		Wij hechten aan grensoverschrijdende samenwerking met onze partners bij het oppakken van gezamenlijke opgaven.	Toevoegen op p.5: Een gemeente met een landelijk karakter, opgenomen in het grootstedelijk netwerk van de metropoolregio Amsterdam. Verschillende ambities zal de gemeente Wormerland nastreven in goede samenwerking met de partners binnen de

				Metropoolregio Amsterdam en de MRA-deelregio Zaanstreek-Waterland. Toevoegen op p.23 aan '*hoe willen we dat bereiken'*: De regiegroep Laag Holland stuurt het gebiedsprogramma Laag Holland aan. Doelen kunnen worden bereikt in samenwerking met de regiegroep.
	Tekstuele correcties			
	Ten zuiden van WSV 1930 (De Achterhoede) is de bestemming Leisure aangegeven terwijl het vigerende bestemmingsplan de bestemming wonen aangeeft.	711899	Dit is inderdaad niet juist. Wij zullen de kleur aanpassen op de visiekaart.	Op visiekaart kleur aanpassen van leisure naar stedelijk gebied
	In §5.2 wordt verwezen naar §6.3 die niet bestaat.	711899	Met dank voor de oplettendheid wordt dit aangepast in de Omgevingsvisie. Dit moet paragraaf 5.3 zijn	In paragraaf 5.3 6.3 vervangen door 5.3
	Tuinvereniging opnemen als groen, recreatief en volkstuin locatie.	222222	De locatie tuinvereniging is gearceerd als stedelijk gebied, maar deze aanduiding impliceert geen voorgenomen gebiedsontwikkeling van de locatie tuinvereniging Wormer. Volkstuinen zijn onderdeel van het stedelijk gebied. Toch zullen wij dit verduidelijken in de omgevingsvisie.	En toevoegen op p.26 1e kolom: - Behoud van het gehele volkstuinencomplex Wormer op de huidige locatie. De locatie tuinvereniging Wormer zal de oranje recreatiekleur op de kaart krijgen.
	Diverse tekstuele opmerkingen waar onder het gebruik van benaming en bewoording zoals	713916 *712353* 702764	Met dank voor de oplettendheid wordt dit aangepast in de Omgevingsvisie.	Diverse tekstuele wijzigingen overgenomen.

	veranderende klimaat of klimaat adaptatie, Oostzaan daar waar Wormerland hoort te staan. Het sub-kopje *Aanpassen aan nieuwe omstandigheden voor een robuuste omgeving* vervangen door *Klimaatadaptatie*. Etc.			

Zienswijzen op Strategische keuzes

Nr	Vragen	Zaaknummer zienswijze	Antwoord per zienswijze	Aanleiding aanpassing omgevingsvisie
	Transformatie locaties			
	Door het ijsbaanterrein in te richten als een sportaccommodatie gaat het landelijke landschap met vogelgebied verloren.	111111	Het ijsbaanterrein heeft momenteel al de bestemming sport. Volgens de Wet Natuurbescherming zal een natuurtoets uitgevoerd moeten worden bij een herontwikkeling van het ijsbaanterrein. Het effect van deze herontwikkeling voor eventuele weidevogels wordt daarin meegenomen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	In het open landschap staat veel wind, hierdoor zal de tennisbaan moeten voorzien in hoge wind-werende voorzieningen.	111111	In het kader van de herontwikkeling van het ijsbaanterrein zal een windonderzoek worden uitgevoerd. Onderdeel van de herontwikkeling zijn immers wind afvangende maatregelen. Het windonderzoek zal meer duidelijkheid geven over de specifieke maatregelen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Door het ijsbaanterrein in te richten als een sportaccommodatie is de verwachting dat er sprake zal zijn van licht- en geluidhinder met een grote verstoringsafstand voor omwonenden en het natuurgebied.	111111 703938	Bij de uitwerking van de (her)inrichting zal nader onderzoek gedaan worden naar de hinderaspecten (o.a. geluid) voor omwonenden, en naar de potentiële verstoring van beschermde natuur. Vanzelfsprekend dient minimaal te worden voldaan aan wettelijk vastgelegde regels en normen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	De huidige sportlocaties worden naast het gebruik door sportverenigingen ook gebruikt voor gymnastieklessen van de basisscholen. Verplaatsing zal de afstand vergroten.	710844	In het kader van het haalbaarheidsonderzoek (o.a. nieuwe sporthal) wordt bij de definitieve locatiekeuze de problematiek van de basisscholen meegenomen met als uitgangspunt een locatie met een aanvaardbare afstand tot de scholen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	De tuinvereniging Wormer wordt door scholen gebruikt als schooltuintjes en heeft een educatieve functie.	711920 711921	De locatie tuinvereniging is gearceerd als stedelijk gebied, maar deze aanduiding impliceert niet een voorgenomen gebiedsontwikkeling van de locatie tuinvereniging Wormer. De functie die de Tuinvereniging Wormer heeft kan gewoon worden gecontinueerd. Toch zullen wij dit verduidelijken dit in de omgevingsvisie.	En toevoegen op p.26 1e kolom: - Behoud van het gehele volkstuinencomplex Wormer op de huidige locatie.

				De locatie tuinvereniging Wormer zal de oranje recreatiekleur op de kaart krijgen.
	- Gele Lisstraat (Plaszoom-west) te markeren als transformatielocatie (en te benoemen in par. 4.5). - Sporthal Spatterstraat te markeren als transformatielocatie (en te benoemen in par. 4.5).	712353	Beide locaties ziet de gemeente als (mogelijke) ontwikkellocatie. De Gele Lisstraat wordt ontwikkeld en zal als zodanig worden benoemd in paragraaf 4.5 en opgenomen op de kaart. De Spatterstraat is een potentiële ontwikkellocatie en zal ook als zodanig worden benoemd in paragraaf 4.5 en worden opgenomen op de kaart.	De Gele Lisstraat en de Spatterstaat zullen worden benoemd in paragraaf 4.5 en opgenomen op de kaart.
	Conflicterende ruimteclaims			
	Landschappen groen en rustig houden, maar sporters, recreanten en woningbouw ook ruimte bieden.	709920 711331 712708 710274	De Omgevingsvisie vermeldt dat het landelijk gebied meer recreatief dient te worden ingezet en toegankelijker moet worden gemaakt maar wel in balans met natuur. Bij recreatieve ontwikkelingen in Natura 2000-gebied zal altijd eerst een natuurtoets door de initiatiefnemer worden ingediend welke wordt getoetst door de provincie Noord-Holland om mogelijke schade aan de natuur in kaart te brengen. Recreatieve ontwikkelingen kunnen alleen bij een positieve uitkomst van die natuurtoets. In die zin gaat de natuur boven recreatie.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Uitbreiden wandel- en fietsroutes sluit niet aan bij de natuurwaarden van de gebieden.	711331	Uitbreiding van wandel- en fietsroutes kan over het bestaande wegen/padennetwerk. Bij een eventuele uitbreiding van wandel- en fietspaden kan dat alleen bij een positieve uitkomst van een natuurtoets door de provincie Noord-Holland.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Ambitie woningbouw gemeente is hoger dan de aantallen die de provincie ambieert.	111111	Voortvloeiend uit het Woonakkoord heeft de gemeente Wormerland een woningbouwopgave. De praktijk leert dat er door omstandigheden in de loop van de jaren de nodige plancapaciteit uitvalt of vertraagd kan worden waargemaakt. Vandaar de hogere ambitie. Bovendien is woningbouw een belangrijke bestuurlijke ambitie waarop duidelijk wordt ingezet.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Steeds meer bebouwing buiten de rode contouren. Verzoek om bebouwing uit te voeren op een wijze dat	712543 712374	Met de vaststelling door de provincie van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 is het begrip rode contouren komen te vervallen. Wel heeft de provincie in de Omgevingsverordening het Bijzonder Provinciaal Landschap geïntroduceerd. Dit beschermingsregime ligt bijna over de gehele gemeente Wormerland. Dientengevolge is ook	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.

	recht doet aan het groene (open) landschap.		woningbouw in- of nabij de kleine kernen van de gemeente in principe onmogelijk geworden. Als er wel toestemming wordt verkregen van de provincie zal de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ook recht moeten doen aan de landschappelijke kernkwaliteiten. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen daaraan worden getoetst. In paragraaf 4.5 geven we aan onder welke voorwaarden wij bebouwing mogelijk achten.	

Zienswijzen op specifieke thema's

Nr	Vragen	Zaaknummer zienswijze	Antwoord per zienswijze	Aanleiding aanpassing omgevingsvisie
	Verkeer			
	Hoe gaat men om met de ontsluiting en parkeren van de nieuw te ontwikkelen sportaccommodatie op het ijsbaanterrein?	111111 703938	Er zijn meerdere ontsluitingen denkbaar en er zijn naar verwachting minder parkeerplaatsen nodig omdat de verwachting is dat veel sportbeoefenaars op de fiets zullen komen. Deze en andere infrastructurele zaken maken deel uit van het haalbaarheidsonderzoek.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Het verbeteren van de autobereikbaarheid en doorstroming door meer samenhang tussen parkeren en ruimtelijke ordening te brengen.	712708 712353	Er bestaat een sterke samenhang tussen Ruimtelijk beleid in algemene zin en woningbouw in het bijzonder enerzijds en mobiliteit anderzijds. Bij (woning)bouwprojecten dient daarom ook te worden nagedacht over mobiliteit en de daarbij behorende infrastructuur en parkeernormen. Duurzame (collectieve) mobiliteit heeft daarbij de voorkeur. Als dat niet realistisch is, heeft dat consequenties voor de parkeerbalans en zal de eventuele aanpassing van de infrastructuur moeten worden meegenomen in de gebiedsontwikkelingsopgave.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Fietsroute (ronde) Zaanse schans, Wormer en Wormerveer opnemen in de omgevingsvisie.	712708	Deze route bestaat reeds. De fietsstraat is aangelegd langs de Rigastraat, het buurtschap Bartelsluis is autoluw en de Engewormer is als 30km zone ingericht met fietsstroken.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Sluipverkeer Wijdewormer en Neck, verkeersveiligheid en verbeteren doorstroom.	712373 712543 712374 702768 702764 702808 713916	Een rondweg via de Noorderweg-Neck Zuid zou een concrete uitwerking kunnen zijn van hetgeen op p.35 wordt genoemd (het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur). Een inrijverbod in de avondspits richting Purmerend is in behandeling bij het HHNK in 2021. De gemeente werkt graag de verkeerskundige maatregelen verder uit in goede samenspraak met de werkgroep Verkeer en veiligheid Wijdewormer, ontstaan vanuit de ContactCommissie (CC) Wijdewormer	Op p.35 aangeven: Een rondweg via de Noorderweg-Neck Zuid zou een concrete uitwerking kunnen zijn. De gemeente werkt de verkeerskundige maatregelen graag verder uit in goede samenspraak met de werkgroep Verkeer en veiligheid Wijdewormer
	Het verbeteren van de mutimodale bereikbaarheid	752379	Op p.27 van de visie wordt hier op ingegaan zonder dat de term als zodanig wordt gebruikt	Op p.27 de tekst aanvullen: Verbeteren *(multimodale)* bereikbaarheid

	Het ontbreekt in de visie aan maatregelen om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren.	752379	Onder het kopje “hoe willen we dat bereiken” worden veel maatregelen genoemd die zijn gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets en het OV zoals bijvoorbeeld op p.27.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Groen en water			
	Natuurcompensatie is een uitvlucht om plannen te kunnen realiseren.	711331	Met de vaststelling door de provincie van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 is het Bijzonder Provinciaal Landschap geïntroduceerd. Dit beschermingsregime ligt bijna over de gehele gemeente Wormerland. Dientengevolge is ook woningbouw in- of nabij de kleine kernen van de gemeente in principe onmogelijk geworden. Als er wel toestemming wordt verkregen van de provincie zal de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ook recht moeten doen aan de landschappelijke kernkwaliteiten. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen daaraan worden getoetst. Eventuele schade aan de landschappelijke kernkwaliteiten dient te worden gecompenseerd. Deze handelwijze is geen uitvlucht maar een wettelijk gereguleerde mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkelingen toch te kunnen realiseren. Ook in de Wet Natuurbescherming is opgenomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen onder specifieke omstandigheden mitigerende of compenserende maatregelen verplicht zijn.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Hoe de compensatie van schade van het landschap wordt gecompenseerd is niet beschreven.	111111	In paragraaf 4.5 hebben wij hiervoor de hoofdlijnen opgenomen. De Omgevingsvisie wordt opgesteld met inachtneming van andere beleidsdocumenten en visies (ook van andere overheden). Het voert te ver om deze documenten en visies te kopiëren in de Omgevingsvisie. Voor de compensatie van eventuele schade aan de landschappelijke kernkwaliteiten wordt verwezen naar de Omgevingsverordening 2020 van de provincie Noord-Holland. Het is ook de provincie die het bevoegde gezag is om te bepalen of een compenserende maatregel voldoende is.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Het tuinvereniging complex vormt nu samen met het evenementen terrein een groene wig. Een groene buffer tussen (zware) industrie en wonen. Door woningbouw gaat deze groene buffer verloren.	222222 711921	De locatie tuinvereniging is gearceerd als stedelijk gebied, maar deze aanduiding is de contramal van het landelijk gebied en impliceert niet een voorgenomen gebiedsontwikkeling van de locatie tuinvereniging Wormer. Volkstuinen zijn onderdeel van het stedelijk gebied. Toch zullen wij dit verduidelijken in de omgevingsvisie.	En toevoegen op p.26 1e kolom: - Behoud van het gehele volkstuinencomplex Wormer op de huidige locatie. De locatie tuinvereniging Wormer zal de oranje

				recreatiekleur op de kaart krijgen.
	Onder 3.3 blz.14. Naast het behouden van het landelijke gebied, natuurgebieden en groen ook opnemen dat het belangrijk is om de groen- (en waterstructuur) 'te versterken' en zo ook bijvoorbeeld de biodiversiteit te vergroten. Daarnaast de bodemdaling zoveel mogelijk remmen i.p.v. stoppen.	713916	Het versterken van groen, water en biodiversiteit is ook een streven van de gemeente.	In paragraaf 3.3 water toevoegen Laatste zin pagina 14: mogelijke toekomstige verwijderen en voorkomen van bodemdaling veranderen in het remmen van de bodemdaling.
	Tekstuele suggesties	713916		Diverse tekstuele suggesties overgenomen.
	De rol van de extensieve agrariër anders beschrijven, als natuur inclusieve landschap beheerders.	713916	Niet alle agrariërs zijn ook natuur/landschap beheerders.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Het enige bos van Wormer staat ingetekend als stedelijk gebied.	711914	De locatie is gearceerd als stedelijk gebied. Het bos is onderdeel van het stedelijk gebied. De aanduiding impliceert geen stedelijke ontwikkelingen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Heeft het verplaatsen van de natuurijsbaan naar het weiland richting de Mariastraat effect op het grondwaterpeil?	709403	De grondwaterstand wordt door veel factoren beïnvloed. Hoeveel regen er valt en hoeveel (regen)water verdampt. Uit welke lagen de bodem bestaat (bijvoorbeeld veen, klei- of leemlagen) en hoeveel water deze lagen doorlaten. Het verplaatsen van de natuurijsbaan zal daarom geen effect hebben op de grondwaterstand.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Het in de omgevingsvisie benoemen van de aanwezige waterkeringen.	713916	Een Omgevingsvisie moet worden onderscheiden van een bestemmingsplan (straks Omgevingsplan). In een Omgevingsvisie worden de hoofdlijnen van het te voeren beleid aangegeven. De te beschermen waterkeringen zijn vastgelegd in bestemmingsplannen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Welk doel wordt nagestreefd bij het verder versterken van de ecologische zones en over welke ecologische zones gaat het?	752379	De natuurverbindingen zijn op de visiekaart aangegeven en komen voort uit het provinciale beleid. De provincie is trekker van deze ambities.	Op. P.24 toevoegen na: *'Waar hebben we mee te maken':* - Grote delen van het veengebied zijn Natura 2000-gebied en behoren tot het NNN *en*

				dragen daarmee bij aan het behoud en de versterking van de biodiversiteit. En: Samen met partners inzetten op het verder versterken van ecologische zones *die door de provincie als zodanig zijn benoemd.*
	Energie en Duurzaamheid			
	De duurzame energievorm aquathermie wordt gemist in §3.6, §4.16 en §1.12 van de visie.	713916	In gemeente Wormerland is een potentiestudie aquathermie uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het winnen van warmte uit oppervlaktewater in technische zin potentie heeft. Het winnen van warmte uit drinkwater en afvalwater hebben geen technische potentie. Of het winnen van warmte uit oppervlaktewater in financiële zin ook potentie heeft, dient verder te worden onderzocht. Dit onderzoek wordt vermeld in paragraaf 4.17 van de Omgevingsvisie. Verder wordt melding gemaakt van de Transitievisie Warmte (ook in paragraaf 3.6) waarin ook wordt ingegaan op aquathermie.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Ten aanzien van de klimaatadaptatie mag de verantwoordelijkheid van de gemeente duidelijker naar voren komen. Hoe gaat de gemeente invulling geven aan deze verantwoordelijkheid?	713916 752379	De gemeente heeft tot doel het stedelijk en landelijk gebied klimaatrobuust in te richten en daarmee bestand te maken tegen toenemende hitte, droogte, hevige neerslag en overstromingen. Een belangrijk middel hiertoe is het integreren van klimaatadaptieve maatregelen in ruimtelijke ontwikkelingen als nieuwbouw en (her)inrichting van de openbare ruimte. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van waterdoorlatende bestrating, zoals het gebruik van grasbetontegels op het Ketelhuisterrein of het afkoppelen van het *regenwater* van de gemengde riolering. De gemeente zet tevens in op het klimaatbestendig maken van gemeentelijke gebouwen. Een voorbeeld hiervan is het sedumdak dat is gerealiseerd op het gemeentehuis van Wormerland. Voorts is het een belangrijke rol van de gemeente om bewoners en bedrijven in Wormerland te informeren en enthousiasmeren over klimaatadaptatie en hen te stimuleren om klimaatadaptieve maatregelen te nemen. De beschreven rol van de gemeente wordt ter verduidelijking opgenomen in de Omgevingsvisie.	Tekst toevoegen in paragraaf 3.6 direct na de paragraaftitel: **Rol gemeente in klimaatadaptatie en energietransitie** De gemeente heeft tot doel het stedelijk en landelijk gebied klimaatrobuust in te richten en daarmee bestand te maken tegen toenemende hitte, droogte, hevige neerslag en overstromingen. Een belangrijk middel hiertoe is het integreren van klimaatadaptieve maatregelen in ruimtelijke ontwikkelingen als

				nieuwbouw en (her)inrichting van de openbare ruimte. De gemeente zet tevens in op het klimaatbestendig maken van gemeentelijke gebouwen. Voorts is het een belangrijke rol van de gemeente om bewoners en bedrijven in Wormerland te informeren en enthousiasmeren over klimaatadaptatie en hen te stimuleren om klimaatadaptieve maatregelen te nemen.
	Uit de visie blijkt niet dat er een passende beoordeling stikstof depositie ten opzichte van de Natura 2000 gebieden is uitgevoerd.	709920	Het hangt af van de mate van concreetheid van de voorgenomen ontwikkelingen, of een passende beoordeling en Plan MER nodig is. In de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage worden de activiteiten, plannen en besluiten aangegeven ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is. In de Omgevingsvisie Wormerland wordt nog niet concreet ingezet op dergelijke activiteiten, plannen en besluiten zodat op dit moment nog geen plan MER of passende beoordeling wordt opgesteld. Bij het opstellen van bestemmingsplannen kan dit afhankelijk van het concrete programma wel aan de orde komen.	Geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvisie.
	Op §4.18 blz. 35 is aangegeven dat kleine windturbines in het landelijk gebied en op bedrijventerreinen is toegestaan. Het is niet duidelijk onder welke voorwaarden dit is toegestaan hoeveelheden, aantallen, afmetingen (wat is klein) en horizonvervuiling.	709920	In het ontwerp van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is opgenomen dat - buiten de zoekgebieden voor windenergie die zijn opgenomen in de Regionale Energiestrategie (RES) - kleine windturbines (met een maximale masthoogte van 15 meter) op agrarische bouwpercelen zijn toegestaan. Deze moeten wel voldoen aan de ruimtelijke kwaliteitstoets zoals die in de Ruimtelijke handreiking Wind op Land staat en de regels rondom de provinciale beschermingsregimes (voor natuur, landschap, werelderfgoed, stilte). Wij zullen een verwijzing opnemen naar de omgevingsverordening.	Toevoegen in paragraaf 4.18 *'waar hebben we mee te maken'*, laatste zin: passend binnen de regels uit de provinciale omgevingsverordening.

	In paragraaf 5.2 spelregels nieuwe ontwikkelingen verzoekt het hoogheemraadschap ook op te nemen dat nieuwe ontwikkelingen klimaatadaptief ontwikkeld worden.	713916	De inhoudelijke doelen staan in hoofdstuk 3 en 4. Klimaatadaptatie is echter een uitgangspunt voor alle initiatieven, net als energieneutraal bouwen. Wij zullen dit daarom toevoegen in de uitvoeringsparagraaf.	Op p.38 bij de uitgangspunten opnemen: Klimaatadaptie en energieneutraal bouwen zijn ook belangrijke uitgangspunten.

OMGEVINGSVISIE WORMERLAND

ONTWERP

RHO ADVISEURS

april 2021
Uitgave: gemeente Wormerland
Foto's: gemeente Wormerland, tenzij anders vermeld

Bezoekadres
Koetserstraat 3
1531 NX Wormer
Postadres

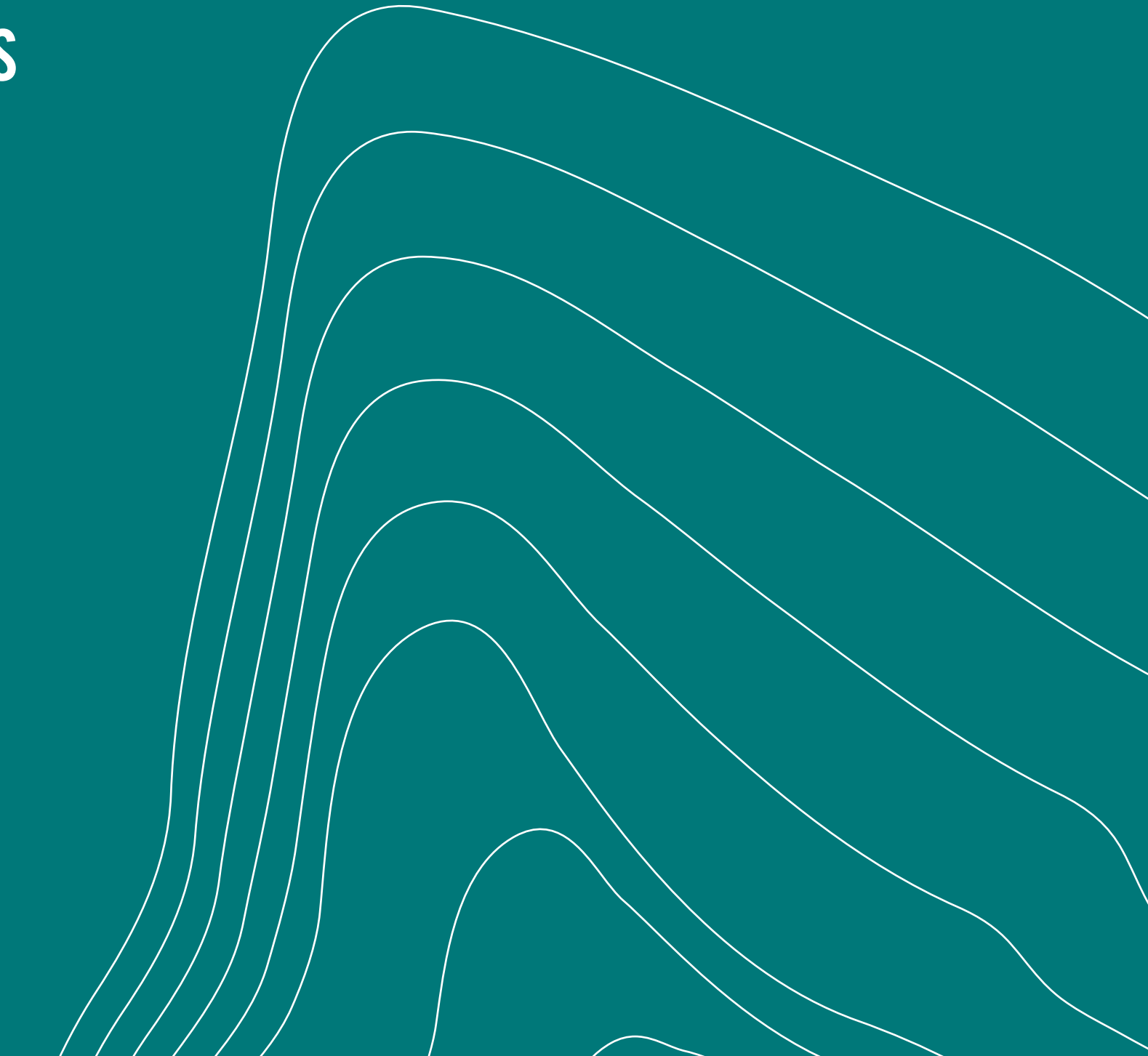
Postbus 20
1530 AA Wormer

Tel. 075 651 21 00
E-mail antwoord@wormerland.nl
www.wormerland.nl

Gemeente Wormerland

Witteveen Bos

RHO ADVISEURS



INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**	**5**
1.1	Wat is de aanleiding voor de omgevingsvisie?	5
1.2	Wat is de functie van een omgevingsvisie?	6
1.3	Uit welke onderdelen bestaat de visie en hoe wordt die ontsloten?	7
1.4	Hoe komen we tot de omgevingsvisie?	8
1.5	Doel ontwerp visie	8
1.6	Leeswijzer	8
2	**WORMERLANDSE IDENTITEIT**	**10**
2.1	Kleinschalig en dorps	10
2.2	Weids en landelijk gebied	10
2.3	Natuur en groen	10
2.4	Wonen	10
3	**VISIE WORMERLAND (THEMATISCH)**	**11**
3.1	Wonen	12
3.2	Cultuurhistorie en bebouwd gebied	14
3.3	Landelijk gebied, natuurgebieden en groen	14
3.4	Recreatie en toerisme	15
3.5	Veiligheid en bereikbaarheid	15
3.6	Energie en duurzaamheid	16
3.7	Voorzieningen	17
3.8	Sociaal domein	18
3.9	Maatschappelijke participatie en samenleving	18
3.10	Ruimtelijke kwaliteit	18
4	**VISIE WORMERLAND (GEBIEDSGERICHT)**	21
4.1	Droogmakerij	22
4.2	Veenweidegebied	24
4.3	Natuurgebied / Natura 2000	24
4.4	Stedelijk gebied	24
4.5	Transformatielocatie / mogelijke transformatielocatie	26
4.6	Centrum	27
4.7	Woonzorg-servicegebied	27
4.8	Station	27
4.9	Werklocatie	27

4.10 Leisure / versterken poortfunctie 28
4.11 Bebouwingslint in veenpolderlandschap 30
4.12 Bebouwingslint in droogmakerij 30
4.13 Zaanoever 30
4.14 Stelling van Amsterdam 31
4.15 Landmarks 31
4.16 Natuurverbinding 33
4.17 Energietransitie / netwerk elektriciteitsvoorziening 33
4.18 Zoekgebieden opwekken hernieuwbare energie 33
4.19 Hoofdinfrastructuur 35
4.20 Nieuwe verbinding 35
4.21 Recreatief (knooppunten)netwerk 35

5 UITVOERING 37
5.1 Samen 37
5.2 Spelregels nieuwe ontwikkelingen 38
5.3 Stappenplan initiatieven 39
5.4 Monitoring beleid en projecten 40
5.5 Projecten 40

1 BIJLAGE ACHTERGRONDEN: SPEELVELD, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 41
1.1 Inleiding 41
1.2 Positie in de metropool 42
1.3 Wonen 44
1.4 Ontmoeten 47
1.5 Gezondheid 48
1.6 Zorg 48
1.7 Veiligheid 48
1.8 Werkgelegenheid/ economie 49
1.9 Vrije tijd 49
1.10 Agrarisch gebruik 50
1.11 Cultuurhistorie en natuur 50
1.12 Transitie naar duurzame economie en samenleving 50
1.13 Klimaatadaptatie 51

1 INLEIDING

1.1 WAT IS DE AANLEIDING VOOR DE OMGEVINGSVISIE?

De karakteristieke lintdorpen, unieke veenweidegebieden met cultuurhistorische elementen en een weidse droogmakerij vormen een bijzondere en prettige woon- en werkomgeving in de gemeente Wormerland. Een gemeente met een landelijk karakter, opgenomen in het grootstedelijk netwerk van de metropoolregio Amsterdam.

De druk op de fysieke leefomgeving in de gemeente neemt toe. De vraag naar woningen en een gezonde en sociale leefomgeving, de wens tot recreatie, economische groei en diverse duurzaamheidsambities vragen om een integrale aanpak om de kwaliteiten van de gemeente te behouden. De gemeente wil samen met haar inwoners en gebruikers van het gebied komen tot gedragen, evenwichtige en integrale oplossingen voor ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie werkt aan een nieuwe Omgevingswet. De komst van de Omgevingswet heeft een grote impact op het beleid voor de fysieke leefomgeving. De doelstelling is integraal, eenvoudig en beter. Met de komst van de Omgevingswet wordt de rol van de samenleving groter. De Omgevingsvisie speelt daarbij een belangrijke rol. In de omgevingsvisie legt de gemeente de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving in één samenhangende visie op strategisch niveau vast.

1.2 WAT IS DE FUNCTIE VAN EEN OMGEVINGSVISIE?

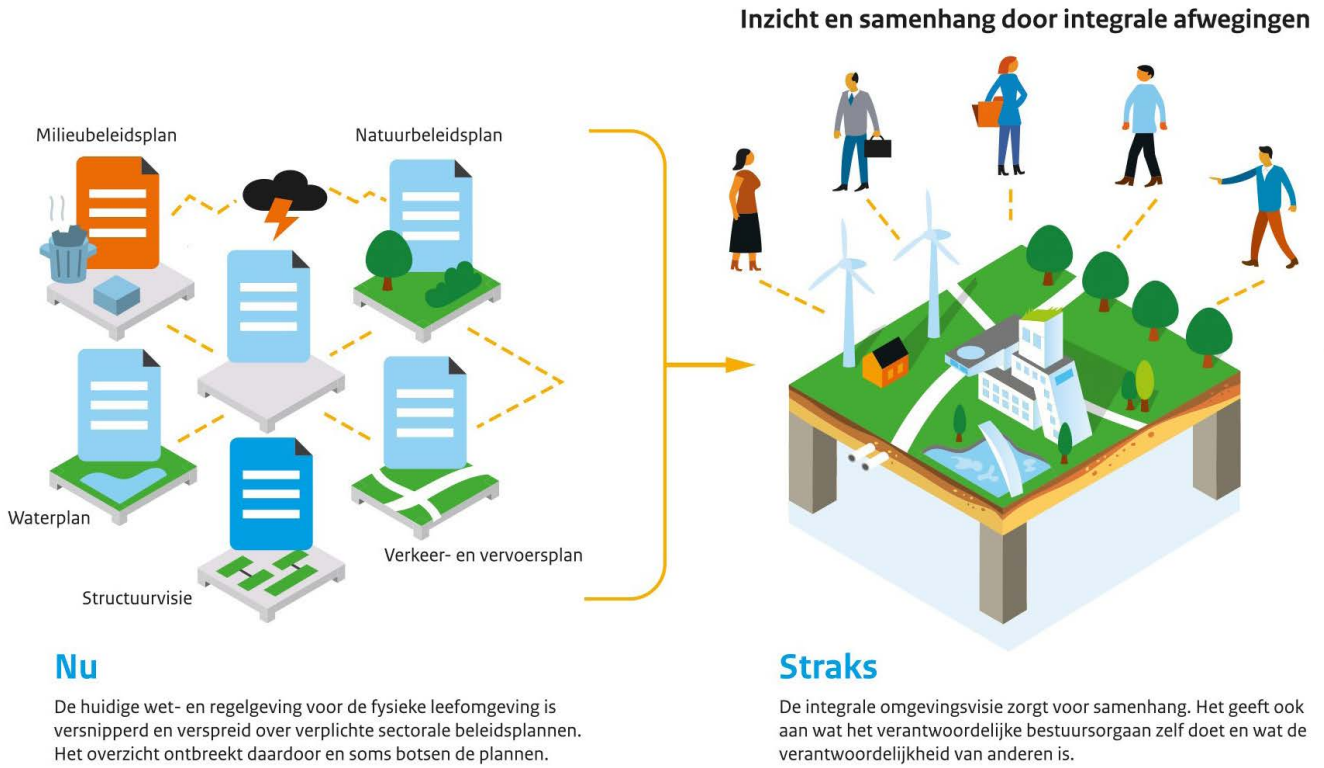
Hoofddoel van de omgevingsvisie is ‘het bereiken en in standhouden van een veilige, gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit’. De visie is geen gedetailleerd plan maar toont de hoofdlijnen voor het langetermijnbeleid. Het is de integrale kapstok van het beleid voor de fysieke leefomgeving.

De omgevingsvisie geeft antwoorden op diverse vragen. Hoe willen we dat onze gemeente er in de toekomst uitziet? Welke ontwikkelingen komen er op ons af en wat is er nodig om de komende jaren prettig te kunnen wonen, werken en recreëren? Hoe houden we de kernen leefbaar en wat kunnen we met elkaar doen om de gemeente duurzamer en gezonder te maken? Hoe gaan we dat samen doen en wat gaan we concreet doen?

Een deel van de ambities kan door de gemeente zelf worden uitgevoerd. Daarnaast zijn we voor een groot deel ook afhankelijk van initiatieven. Als gemeente vinden wij het belangrijk om grip te houden op deze initiatieven en activiteiten. Dragen deze bij aan de gezamenlijke doelen en ambities uit de omgevingsvisie? Wie bepaalt of een initiatief een goed initiatief is? Het is logisch dat niet alles overal kan. Hoe zorgen we voor een duidelijke visie, zonder dat alles dichtgetimmerd is?

We gebruiken onze omgevingsvisie als richtinggevend instrument voor te maken afwegingen en keuzes. Met de omgevingsvisie willen we iedereen, die actief is in onze leefomgeving, inspireren om ideeën waar te maken die passen in de visie.

Om initiatieven samen voor elkaar te krijgen, is het belangrijk dat de uitnodiging zo open mogelijk is met zo min mogelijk beperkingen. Tegelijkertijd blijft sturing een belangrijk middel. Het is van belang dat ontwikkelingen elkaar versterken en niet beperken. Bovendien is het belangrijk om het eigene van het gebied te behouden: de identiteit en de kernwaarden waar we trots op zijn. De gemeente is verantwoordelijk voor het bewaken van de samenhang en de kwaliteit en stuurt daarop om gezamenlijke doelen te behalen.
De gemeente is eindverantwoordelijk voor de integrale afweging van initiatieven. Deze integrale samenhang in beleid is een omslag in wijze van beleidsvoering, waar eerder het beleid versnipperd was over verplichte sectorale beleidsplannen (zie ook afbeelding 1.1).



Afbeelding 1.1 Integrale afweging in de Omgevingsvisie, Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

We kunnen initiatieven stimuleren en ontwikkelingen mogelijk maken, door integraal te werken en vooral samen te werken met inwoners, ondernemers, (semi) overheden, organisaties en overige belanghebbenden.

Het koppelen van initiatieven die uitvoering geven aan de visie biedt volop kansen. Daarbij is het belangrijk om keuzes te maken en (gebiedsgerichte) prioriteiten te stellen. Hiermee kunnen we concreet richting geven aan ruimtelijke ontwikkelingen.

De visie kan door het college in programma's worden uitgewerkt. Programma's maken de doelen van een omgevingsvisie concreet. Hierin staat wat we willen uitvoeren, hoe we het uitvoeren en hoe we dit financieel dekken. Regels die nodig zijn voor het borgen van de visie zetten we in het omgevingsplan (zie afbeelding 1.2).

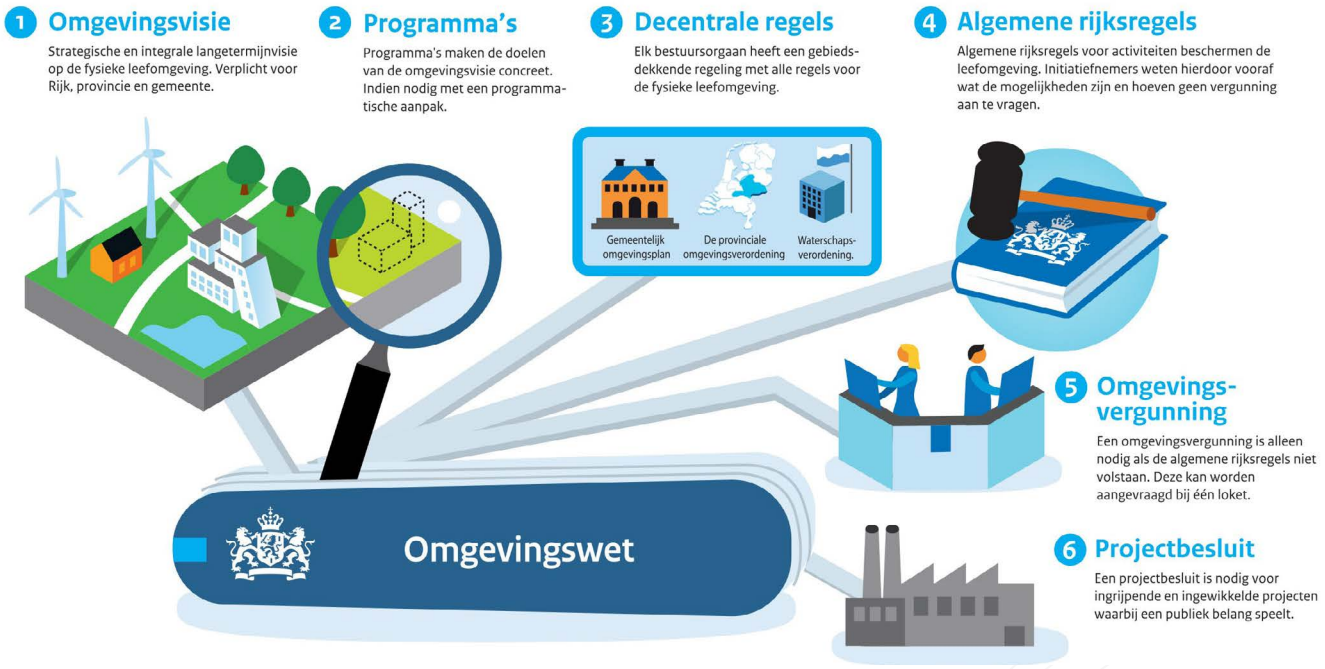
De omgevingsvisie is 'zelfbindend' voor de gemeente. Dat betekent dat de gemeente handelt naar de visie. Een omgevingsvisie bevat dus geen regels voor burgers, bedrijven of andere overheden.

1.3 UIT WELKE ONDERDELEN BESTAAT DE VISIE EN HOE WORDT DIE ONTSLOTEN?

De omgevingsvisie geeft aan wat we willen bereiken. Het is een visie waarin onderscheid wordt gemaakt in thema's die voor het hele grondgebied gelden en een visie voor deelgebieden, met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Per thema en deelgebied beschrijven we: wat speelt er, wat willen we bereiken en hoe willen we dat bereiken.

Met de visie ontsluiten we ons beleid voor de leefomgeving en maken we dit snel (digitaal) vindbaar. We maken het begrijpelijk voor inwoners en ondernemers en toepasbaar voor iedereen die ermee gaat werken. Daarmee inspireren we onze omgeving om met ideeën en initiatieven te komen die passen bij onze ambities.

We kiezen voor de opzet van een website met de visiekaart als belangrijkste hoofdtoegang. Het gaat immers om een ruimtelijke visie voor het hele grondgebied van de gemeente, waarbij duidelijk moet zijn wat de doelen per thema of deelgebied zijn.



Afbeelding 1.2 De zes kerninstrumenten van de Omgevingswet, Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Vervolgens kan van grof naar fijn de informatie aangeklikt worden. Als men alleen de hoofdlijnen van de visie of voor een bepaald gebied wil weten, dan is één klik voldoende om de bijbehorende beleidsdoelen te vinden. Als je meer wil weten, dan kan doorgeklikt worden naar de relevante beleidsnotities. Op de hoofdpagina is ruimte voor het hoofddoel van de visie en de identiteit en kernwaarden van de gemeente. Door deze opzet wordt de samenhang en terugvindbaarheid van het beleid helder. De omgevingsvisie is de centrale ingang en kapstok voor de diverse beleidsstukken. Na de vaststelling van de visie doen we dit via het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Zo kan iedereen de visie bekijken in het landelijke Omgevingsloket.

1.4 HOE KOMEN WE TOT DE OMGEVINGSVISIE?

Na een intensief participatietraject in de tweede helft van 2019 en in 2020 is de koers opgesteld, met daarin de identiteit, het speelveld, trends en ontwikkelingen, de koers op thema's en enkele dilemma's. Dit koersdocument is op 30 juni 2020 besproken en vastgesteld door de gemeenteraad. De laatste fase is het uitbouwen van het koersdocument tot de visie.

Processtappen

1. Startfase
2. Verkenningsfase
3. Droombeeldenfase
4. Koersfase
5. Visiefase

Wat ons vervolgens nog te doen stond, was het bespreken van de dilemma's die uit het koersdocument en de kick-off van de visiefase naar voren zijn gekomen. Je kan hierbij bijvoorbeeld denken aan:

- het spanningsveld tussen natuur en recreatieve ambities;
- bodemdaling in relatie tot agrarisch gebruik en behoud van het cultuurhistorisch waardevolle landschap;
- de aanwijzing tot bijzonder provinciaal landschap in relatie tot de grote woningbehoefte en wonen in de tweede lijn;
- de bereikbaarheid van het gebied en nieuwe verkeersaantrekkende func-ties;
- klimaatadaptatie en energietransitie passend bij Wormerland.

De dilemma's zijn besproken binnen de gemeente, maar ook met de ketenpartners en buurgemeenten, met als doel om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen.

Ook zijn de diverse beleidsstukken geïnventariseerd. De omgevingsvisie is immers een 'paraplu' voor de huidige en aangekondigde beleidsstukken. De essentie heeft een plek gekregen in de visie, voor de uitwerking wordt verwezen naar het betreffende beleid.

Vervolgens is de Koersnotitie uitgebouwd tot een concept-omgevingsvisie met een gebiedsgerichte uitwerking. We wilden namelijk de beleidsdoelen per deelgebied en locatie scherp krijgen. De vrij gedetailleerde structuurvisie uit 2014 was hiervoor een vertrekpunt, aangevuld met de nieuwe trends, ontwikkelingen en projecten. Het karakter van de omgevingsvisie maakt dat deze globaler en flexibeler is. Dat vraagt om een cultuurverandering en een andere werkwijze. Initiatieven die bijdragen aan de beleidsdoelen, kunnen rekenen op een positieve grondhouding.

1.5 DOEL ONTWERP VISIE

De ontwerp omgevingsvisie is in april vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en vrijgegeven voor zienswijzen. Het ontwerp wordt ter bespreking voor de raad geagendeerd en 6 weken ter inzage gelegd, zodat iedereen de mogelijkheid heeft om hierop te reageren. Na de periode van terinzagelegging worden de ontvangen zienswijzen beantwoord in een Nota van beantwoording. De Nota van beantwoording wordt vervolgens betrokken bij de vaststelling van de omgevingsvisie. De zienswijzen kunnen aanleiding zijn om de ontwerp-omgevingsvisie aan te passen.
De gemeenteraad beslist over de vaststelling van de omgevingsvisie (gepland in 2021).

1.6 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 beschrijven we de onze identiteit en kernwaarden. In hoofdstuk 3 werken we de hoofdthema's uit die voor de hele gemeente gelden. Per thema verwoorden we wat er speelt en beschrijven we de visie. De visie is in hoofdstuk 4 uitgewerkt per deelgebied. Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de uitvoering.

2 WORMERLANDSE IDENTITEIT

De omgevingsvisie spreekt zich uit over hoe we de fysieke leefomgeving in de toekomst zien. Wat is onze identiteit die we willen versterken en wat zijn de kernwaarden die we willen behouden. Tijdens het participatietraject is gevraagd wat onze inwoners de mooiste of meest karakteristieke plekken vinden in Wormerland. En welke andere elementen, functies of voorzieningen waarderen ze in Wormerland, zijn ze trots op en willen ze graag behouden? Maar ook: wat zien onze inwoners in de toekomst graag anders? Samen met de inwoners hebben we een goed beeld kunnen vormen wat de identiteit en kernwaarden van Wormerland zijn en ook wat de gewenste ontwikkelingsrichting is.

We beschrijven de kernwaarden aan de hand van vier samenvattende kernbegrippen:

1. Kleinschalig en dorps
2. Weids en landelijk gebied
3. Natuur en groen
4. Wonen

2.1 KLEINSCHALIG EN DORPS

Wormerland koestert het dorpsgevoel en de gezelligheid. Het kleinschalige karakter van de gemeente is een zeer gewaardeerd aspect. De Dorpsstraat in Wormer en Jisp en het Oosteinde in Wormer zijn de karakteristieke plekken die hiervoor symbool staan. Ook is het Sociaal Cultureel Centrum Wormerland (SCWO) een fijne ontmoetingsplek. Verder worden de bereikbaarheid, voorzieningen voor kinderen, sociale contacten, winkelaanbod en veiligheid genoemd.

2.2 WEIDS EN LANDELIJK GEBIED

Het polderlandschap is geliefd bij onze burgers. Het weidse, kaarsrechte veenpolderlandschap met waterrijke veenpolders, veenstromen en droogmakerijen en het herkenbare netwerk van rechte wegen en langwerpige percelen kenmerken het landelijke gebied van Wormerland. Droogmakerijen Wijde Wormer (één van de grote droogmakerijen uit de 17e eeuw) en Enge Wormer zijn de sprekende voorbeelden. Het Wormer- en Jisperveld heeft een wat verruigder, rustiek, verstild karakter. De rust van het landelijke gebied in combinatie met de meer stedelijke voorzieningen van de metropoolregio binnen handbereik maakt de gemeente voor de Wormerlanders een aantrekkelijk en gewild woongebied.

2.3 NATUUR EN GROEN

In lijn met het weidse en landelijke karakter van Wormerland, zijn de natuurgebieden en het openbaar groen in de gemeente (recreatief gezien) belangrijke karakteristieken van de gemeente. Het circa 2.000 hectare tellende natuurgebied het Wormer- en Jisperveld is één van de meest karakteristieke plaatsen van de gemeente Wormerland. Andere kenmerkende gebieden zijn Het Zwet, de plas tussen Jisp en de Zaan, en de Zaan, de historische waterloop waarlangs onder andere de Wormerlandse lintdorpen Oostknollendam en Wormer zijn ontstaan. Stuk voor stuk zijn het elementen met een natuurlijk en groen karakter, waar men rust vindt. De nabijheid van natuur en groen draagt bij aan het woongenot in de gemeente. Ook de groene elementen in de bebouwde omgeving dragen daaraan bij.

2.4 WONEN

Wormerland is een levendige en veerkrachtige gemeente, met een gevarieerde bevolkingsopbouw en een evenwichtige mix van wonen, werken en recreëren. Dit is de kracht die wij willen behouden en versterken.

Inwoners waarderen in hoge mate het dorpse karakter (Dorpsstraat Wormer), het landschap en de natuur (Wormer- en Jisperveld, het Zwet). Deze kernwaarden maken Wormerland een zeer aantrekkelijke woonplek en ook vestigingsplek voor woningzoekenden uit Amsterdam en de Zaanstreek.

Het feit dat Wormerland zo gewaardeerd wordt heeft ook een keerzijde, het is lastig om een betaalbare woning te vinden. Het aanbod aan betaalbare woningen in de gemeente is beperkt en er zijn weinig mogelijkheden om woningen toe te voegen. Daarom zoeken wij naar woningbouwlocaties en is er een initiatief voor wonen in de tweede lijn. Ook de toenemende zorgbehoefte van onze ouder wordende inwoners vraagt aandacht.

3 VISIE WORMERLAND (THEMATISCH)

De omgevingsvisie is een ruimtelijke visie met een link naar gezondheid en legt de beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Duidelijk moet zijn wat de gemeente wil bereiken. Wat is de stip op de horizon voor de beleidsthema's en deelgebieden? En hoe willen wij, als gemeente, de doelen bereiken? Wie heeft welke rol bij het realiseren van de lange termijn doelen uit de visie?

Een eerste stap is het beschrijven van de visie: waar wil de gemeente naartoe. De thema's die centraal staan in de visie zijn:

- Wonen;
- Cultuurhistorie en bebouwd gebied;
- Landelijk gebied, natuurgebieden en groen;
- Recreatie en toerisme;
- Veiligheid en bereikbaarheid;
- Energie en duurzaamheid;
- Voorzieningen;
- Sociaal domein;
- Maatschappelijke participatie en samenleving;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Per thema wordt verwoord wat er speelt en worden de kernambities beschreven. Het zijn de onderwerpen die in hoofdstuk 4 gebiedsgericht worden uitgewerkt. In bijlage 1 wordt inzicht gegeven in de achtergronden bij de visie, waaronder de trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen.

3.1 WONEN

Een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie is de Woonvisie Wormerland 2017-2025. Het 'Collegeprogramma 2018-2022 Voor elkaar' geeft aan met welke vervolgstappen de woonvisie verder wordt ingevuld, en hoe dit zich verhoudt tot de omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie gaan we in op de actualiteiten.

Met deze benadering wordt de verbinding tussen het sociale en het ruimtelijke domein versterkt. Zo kunnen ruimtelijke plannen een goede invulling geven aan maatschappelijke opgaven als vergrijzing, een veranderend zorglandschap en woonbehoefte van starters en senioren.

Onze inwoners waarderen Wormerland vanwege de natuur, het groen en de ruimte. Buiten is altijd dichtbij. Deze onderscheidende kwaliteiten willen we behouden en uitvergroten. Maar hoe kunnen we zorgen dat iedereen die in Wormerland wil wonen ook een plek kan krijgen om te wonen, zonder dat we het groene karakter aantasten? Wat wij concreet willen gaan doen op het gebied van woningbouw is:

- We willen een nieuwbouw van minimaal 70 woningen per jaar gemiddeld realiseren in de periode tot 2030 (zodat we uitkomen op een netto toevoeging van minimaal 50 à 55 woningen per jaar). Gezien de grote druk op de lokale en regionale woningmarkt koersen we op de bovenkant in de bandbreedte van de behoefteramingen. Voor de periode tot 2030 komt dat neer op minimaal 800 woningen (exclusief sloop).
- Wormerland beschikt al over een harde plancapaciteit van circa 500 woningen. Een aanzienlijk deel van de zachte plannen moet dus op korter termijn verder ontwikkeld worden. Bovendien hebben we ook op langere termijn, na 2030, plancapaciteit nodig.
- Voor de woningbouw wordt ingezet op drie pijlers: binnenstedelijke bouw- en herontwikkelingslocaties (passend binnen de provinciale Omgevingsverordening), een versterking van de lintbebouwing en aanvullende woningbouwlocaties voor de langere termijn.
  - Aangezien we op korte termijn behoefte aan extra woningen hebben (het accent in de behoeftegroei ligt in de periode tot 2025) gaan we voor plekken die snel tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Wonen in de tweede lijn biedt hiervoor goede mogelijkheden onder de voorwaarde dat de provincie hiertoe de mogelijkheden verruimd. De provincie stelt een notitie Lintbebouwing op die eventueel ook mogelijkheden biedt voor wonen in de tweede lijn. Hoe deze notitie er daadwerkelijk uit gaat zien, valt nog niet te zeggen.
  - Daarnaast gaan we voort met de ontwikkeling van de Zaanoever tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en verblijven. Dit betreft verschillende plannen, met als meest omvangrijke potentiële bouwlocatie 'de Zaandriehoek', waar de bouw van circa 270 woningen is voorzien.
  - Bovendien gaan we, mede met het oog op de langere termijn en de regionale behoefte, op zoek naar extra ruimte voor woningen. Hierbij richten we ons op potentiële woningbouwlocaties in en direct aansluitend op de kernen en linten die mogelijk passen binnen de kaders van (toekomstige) wet- en regelgeving.
  - Indien de mogelijkheden van bovenstaande pijlers volledig worden benut bouwt Wormerland meer dan de behoefte die uit de prognoses blijkt. Voor de afzetbaarheid van woningen is dat geen enkel probleem. In de metropoolregio blijft de woningbouw over het geheel genomen achter bij de woningbehoefte. In dat geval wordt in Wormerland wat meer voor de regionale behoefte gebouwd.
  - Voor de programmering ligt het accent in hoge mate op 'betaalbaar wonen'. We koersen in de nieuwbouw op minimaal 30% sociale huur en een aandeel van 10% betaalbare koopappartementen of 10% middeldure huurwoningen.
- Qua woningtype wordt gestreefd naar een mix van eengezinswoningen en appartementen. De komende jaren willen we nog in een substantiële korte termijn behoefte aan

eengezinswoningen voorzien, zoals ook in het voorlopige programma is opgenomen (ongeveer éénderde van de nieuwbouw tot 2025). Op langere termijn neemt het aandeel appartementen in de nieuwbouw toe. Daarbij hebben (levensloopbestendige) appartementen met lift de meeste toekomstwaarde.

- Conform de woonvisie wordt gestreefd naar gemêleerde wijken, divers waar het gaat om woningtypen, bewoners en voorzieningen.
- We anticiperen op de toenemende vergrijzing door aan alle appartementen de eis te stellen dat deze levensloopbestendig moeten zijn.
- In overleg met zorgorganisaties bepalen we welke toevoeging aan (zelfstandige) woonzorgwoningen en aan kleinschalige woonvormen voor dementerenden (meestal intramuraal) nodig is, met daarbij het besef dat ook allerlei tussenvormen mogelijk zijn. De omgeving van Zorgcirkel Torenerf is hiervoor een goede plek.
- We sturen, samen met de Omgevingsdienst IJmond, op de duurzaamheid van de nieuwbouw met GPR gebouw[1]. Dit omvat de thema's energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.
- We gaan een instrumentarium opstellen waarmee zo veel mogelijk nieuwbouwwoningen beschikbaar komen voor inwoners van Wormerland.
- Met name voor 'wonen in de tweede lijn' willen we, mits toegestaan binnen de provinciale Omgevingsverordening, ruimte geven aan initiatieven voor vormen van gemeenschappelijk wonen. Kleinschalige gemeenschappen die bijdragen aan een vitale sociale structuur van onze gehele gemeente.
- De hoofdlijnen van onze visie op woningbouw zijn:
  - Aandeel sociale huur: in een aantal herstructureringslocaties in Wormer zal waarschijnlijk meer dan 40% sociale huur gerealiseerd kunnen worden. In andere gebieden, zoals de linten, kan dit % dan lager uitvallen (minimaal 30%, conform de vigerende woonvisie).
  - Voor de sociale huur werken we samen met WormerWonen en Parteon. Indien de grond in gemeentelijk eigendom is en er mogelijkheden zijn op de betreffende locatie voor de realisatie van sociale huurwoningen gaan we in gesprek met deze woningbouwcorporaties. Bij grond in particulier eigendom stimuleren we dat de initiatiefnemer voor het aandeel sociaal een overeenkomst met één van de lokale woningbouwcorporaties sluit. Ook aangaande de middeldure huur hebben we een voorkeur voor de genoemde woningbouwcorporaties als verhuurder.
  - Met initiatiefnemers voor middeldure huur worden afspraken gemaakt over een minimale exploitatietermijn, de oppervlakten en aanvangshuren en de huurprijsontwikkeling.
  - Voor de toewijzing van sociale huur is de regionale systematiek van woonruimteverdeling van toepassing. Voor de middeldure huur onderzoeken we de mogelijkheden om criteria voor de toewijzing op te stellen (inkomen, lokale binding).
  - We onderzoeken de mogelijkheden om, in het segment 'betaalbare koop' (tot € 285.000,-), zoveel mogelijk voor woningzoekenden uit Wormerland te bouwen en ook beschikbaar te houden. Opties zijn bijvoorbeeld het tegengaan van opkopen van woningen door beleggers door het opleggen van een zelfbewoningsplicht, onderzoek doen naar de mogelijkheid tot het stellen van toewijzingscriteria voor nieuwbouw en het opleggen van een anti-speculatiebeding. Verder zijn in het kader van 'wonen in de tweede lijn' vormen van verplicht collectief eigendom denkbaar die deze woonvorm aantrekkelijker maken voor initiatieven van inwoners van Wormerland en minder aantrekkelijk voor puur markgerichte initiatieven.
  - In de Zaanoever past vooral gestapelde bouw, met middeldure huur als met name kansrijk segment (daarnaast ook sociale huur, betaalbare en dure koop). Het middeldure huur segment is in Wormerland nog nauwelijks aanwezig. Hierdoor is er nog niet veel ervaring

1. GPR Gebouw is een digitaal instrument om de duurzaamheid van gebouwen te meten. Het meetinstrument is geschikt voor zowel woning- en utiliteitsbouw. De afkorting GPR staat voor Gemeentelijke Praktijk Richtlijn.

met dit segment. We gaan in overleg met sociale verhuurders, beleggers en ontwikkelaars om te onderzoeken wat markttechnisch mogelijk is.

- Linten en kernen: met ‘wonen in de tweede lijn’, mits mogelijk binnen de provinciale Omgevingsverordening, wordt ook een zekere mate van nieuwbouw in en nabij de kleinere kernen mogelijk (Jisp, Oostknollendam, Spijkerboor). In Neck is al fors bijgebouwd. Met wonen in de tweede lijn maken we in principe grondgebonden woningen mogelijk. Denk ook aan vernieuwende geclusterde woonvormen met collectieve (buiten) ruimte. Voor de prijsstelling denken we, naast 30% sociale huur, aan een mix van ‘betaalbare koop’ en dure koop.
- In de kernen buiten Wormer zijn er weinig tot geen winkels en voorzieningen. De voorgenomen woningbouw brengt daarin geen verandering. Voor kwetsbare ouderen zien we vooral woningbouwmogelijkheden in Wormer.

Met deze uitgangspunten voor woningbouw willen we ook ruimte creëren voor starters (jongeren die nog thuis wonen, maar ook mensen die vanwege een ingrijpende levensgebeurtenis snel een woning nodig hebben). We zoeken voor hen ruimte in sociale- en middeldure huur in met name Wormer en in gemeenschappelijke en betaalbare bouwprojecten in de linten.

We willen de mogelijkheden onderzoeken om sociale huurwoningen beter te benutten voor jongeren, doordat zij samen met vrienden in een woning kunnen wonen (friends-contracten). Bij grootschalige toepassing zou deze woonvorm een nadelig effect op de woonomgeving kunnen hebben. Kleinschalige toepassing, om te beginnen in de vorm van enkele pilots, zien we als een kansrijke manier om de woonmogelijkheden voor onze jongeren te verbeteren.

3.2 CULTUURHISTORIE EN BEBOUWD GEBIED

De gemeente Wormerland is rijk aan waardevolle ruimtelijke kwaliteiten en cultureel erfgoed. Onze ontstaansgeschiedenis is bijzonder. Insteek is dat cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit een (nog) belangrijke rol gaat vervullen bij het versterken van de identiteit en ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente. We zijn bezig met het opstellen van beleid ten aanzien van erfgoed in ruimtelijke ontwikkelingen.

Een concreet voorbeeld waarin cultuurhistorie belangrijk is in de ontwikkeling in het bebouwde gebied is de transformatie van de Zaanoever. Dit unieke woon- en werkgebied willen wij in 2040 gereed hebben. Een gedeelte van de oude pakhuizen langs de Zaan is inmiddels omgebouwd tot aantrekkelijke woningen en aansprekende projecten voor horeca en kantoren. Het overgrote deel van het gebied staat echter nog aan het begin van het veranderproces, zoals de toekomst van de pakhuizen Maas, Waal en Schepel. Zo ook bijvoorbeeld de gebiedsontwikkeling van het buurtschap Bartelsluis die zorgt voor een herstel van de schutsluis en een versterking van de zuidelijke entree van Wormer. Hoe ziet de oever er in 2040 uit en wat is er allemaal mogelijk binnen dit gebied? De gemeente onderzoekt samen met ondernemers en inwoners hoe de Zaanoever één van de meest aantrekkelijke (vestigings) locaties van de regio wordt. Daarbij geven de inwoners aan een bruisende Zaanboulevard als voetgangersgebied, met horeca, culturele activiteiten en evenementen voor zich te zien.

3.3 LANDELIJK GEBIED, NATUURGEBIEDEN EN GROEN

Als gemeente hebben we een prachtige landschappelijke diversiteit. Niet alleen in het buitengebied, maar ook in de straten en wijken. Dit ‘groene kapitaal’ is belangrijk voor ons, zeker vanwege het feit dat groen steeds meer in beeld komt als instrument voor klimaatadaptatie. De gemeente zet in op:

- Behoud van het open en groene cultuurlandschap. Behoud van het beschermd natuurgebied Wormer- en Jisperveld is heel belangrijk. Ook is het behoud van de overige groenstructuren belangrijk.
- Behoud van het open veenweidegebied samen met beheerders en gebruikers. Het voorkomen van mogelijke toekomstige bodemdaling en verdroging van veenweidegronden moeten

integraal opgepakt worden. De daling van de veengrond heeft negatieve effecten en die reiken verder dan de landbouw of de eigenaren van bebouwing en infrastructuur. Daarnaast zijn er nog de effecten op het klimaat doordat bij de afbraak van het veen broeikasgassen vrijkomen (CO_2).
- Versterken en waarborgen van groen binnen de bebouwde kom. In de groenstructuurvisie is het beleid van de gemeente ten aanzien van groen binnen de gemeentegrenzen opgenomen. Bij de inrichting of aanpassing van de openbare ruimte is aandacht noodzakelijk voor maatregelen die de verandering van het klimaat kunnen opvangen en de biodiversiteit kunnen vergroten.

3.4 RECREATIE EN TOERISME

Toerisme in Nederland en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit sterk. Jaarlijks neemt het aantal binnenlandse en buitenlandse bezoekers toe. Tegelijkertijd stijgt het aantal inwoners in Nederland en de MRA en daarmee de behoefte aan ruimte om te recreëren. De verwachting is dat het aantal recreanten met 35% zal toenemen tot 2040. Vooralsnog is de bekendheid over de recreatieve mogelijkheden in Wormerland beperkt. De beschikbaarheid van water, bijzonder landschap en een rijke cultuurhistorie maakt Wormerland aantrekkelijk om te ontdekken.

Om de doelen te bereiken hebben wij een Nota Recreatie en Toerisme Wormerland 2020-2028 en wordt een Uitvoeringsplan recreatie en toerisme opgesteld. In de nota staan de ambities en koers beschreven om de gewenste doelgroepen naar Wormerland te trekken en ze te stimuleren langer te blijven. Samenvattend zijn de ambities voor recreatie en toerisme:
- Openstellen van het groen.
- Uitdragen van de rijke historie.
- Bewaken van de goede balans tussen de leefbaarheid voor inwoners en de levendigheid die bezoekers meenemen.
- Integraal aanpakken van nieuwe ontwikkelingen (samenwerken binnen regio Zaanstreek-Waterland).
- Stimuleren van economische initiatieven en werkgelegenheid.

De natuur en het landschap in onze gemeente nodigen uit tot recreatie en toerisme. Voor inwoners en bedrijven is recreatie in dit mooie landschap een belangrijke onderscheidende vestigingsvoorwaarde. De gemeente vindt het aanbieden van recreatie en toerisme op kleine schaal belangrijk. Het is van belang een goede balans tussen inwoners, bezoekers en bedrijven te behouden. Voor deze balans is het belangrijk dat we recreatie en toerisme verspreiden: niet allemaal tegelijk, niet allemaal op één plek. Het toerisme in onze gemeente groeit en samen met de Metropoolregio vergroten we de toeristische regio. Wij willen inzetten op de mobiliteit van de bezoekers van onze gemeente en hun verblijf op een gebalanceerde manier stimuleren. Een voorbeeld daarvan is ons idee om de toeristische fiets- en wandelroutes uit te breiden. Daarnaast zetten we in op het laten zien en laten ervaren van onze rijke cultuurgeschiedenis, bijvoorbeeld door het aanbieden van een “vroeger en nu” wandel/fietsroute.

Hierbij is wel van belang dat de natuur in stand wordt gehouden door een goede zonering, waarbij recreanten worden geweerd uit kwetsbare natuur en weidevo-gelgebieden.

Hiernaast moet er aandacht zijn voor:
1. kleinschalige overnachtingsmogelijkheden (kamperen);
2. ontwikkelruimte voor recreatie ondernemers (overnachten, horeca);
3. OV-bereikbaarheid van de recreatiegebieden.

3.5 VEILIGHEID EN BEREIKBAARHEID

De fysieke leefomgeving heeft invloed op het thema veiligheid. De Omgevingswet heeft als doel het creëren van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

De fysieke leefomgeving heeft op verschillende manieren invloed op de veiligheid en de veiligheidsbeleving:
- Een veilige woon- en leefomgeving: de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte, de aanwezigheid van verlichting,

zichtbaarheid en zichtlijnen in relatie tot de groenstructuur;
- Verkeersveiligheid: veilige wegen, fiets- en wandelpaden;
- Externe veiligheid: productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Sociale veiligheid: zie bijlage 1.

In het kader van deze visie streven we naar een fysieke leefomgeving die bijdraagt aan integrale veiligheid. Daarbij besteden we aandacht aan de hiervoor genoemde aspecten. Nieuwe ontwikkelingen dienen een bijdrage te leveren aan het vergroten van de veiligheid van de fysieke leefomgeving.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor onze economische positie. Ook speelt bereikbaar zijn een grote rol bij sociale ontmoetingen en de transitie naar een duurzame, gezonde gemeente. De verkeersveiligheid is van groot belang: fietsers en voetgangers (jong en oud) moeten zich veilig voelen in hun leefomgeving. Een veilige woonomgeving nodigt uit tot fietsen en lopen, en draagt zo bij aan de gezondheid van onze inwoners. De doelen en ambities die Wormerland zich stelt, zijn:
- Betere verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld door straten om te vormen naar 'Auto te gast-straten'.
- Fiets- en wandelroutes in de hele gemeente uitbreiden en waar nodig verbeteren. Hier profiteren zowel forenzen als toeristen in Wormerland van.
- Autobereikbaarheid en doorstroming verbeteren. Aanvullend daarop moet parkeren verbeterd worden. Dit kan door meer aandacht te geven aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening en parkeren.
  - Een verdere vergroening van het mobiliteitssysteem, waarbij de focus moet liggen op een slimme mix van modaliteiten (voet, fiets, auto en OV) om Wormerland beter bereikbaar te maken. De infrastructuur moet ingericht worden op het toenemende aantal elektrische auto's. Ook moet de OV-bereikbaarheid van de recreatiegebieden verbeterd worden.

3.6 ENERGIE EN DUURZAAMHEID

De klimaatdoelstellingen zoals geformuleerd in het Klimaatakkoord van 2019 zijn belangrijk voor de toekomst van Nederland én van Wormerland. De uitdaging is groot, de ambitie hoog en de tijd nijpend. Dit vraagt om creativiteit en samenwerking. Hierbij is het belangrijk om kennis te delen, koppelkansen te benutten en samen met belanghebbenden op zoek te gaan naar kansen en mogelijkheden voor het grootschalig opwekken van duurzame energie.

Wormerland: Ambitieus en realistisch

In het collegeprogramma 'Voor elkaar' zijn de ambities van gemeente Wormerland beschreven. De gemeente stimuleert lokale duurzaamheidsinitiatieven en geeft zelf het goede voorbeeld door de ambitie na te streven om als gemeentelijke organisatie in 2030 energieneutraal te zijn. Wormerland werkt samen aan de RES met bedrijven, inwoners, woningcorporaties, maatschappelijke organisaties en overheden waaronder de gemeenten in de deelregio Zaanstreek-Waterland.

Route naar Klimaatneutraal is een integrale aanpak

Gemeente Wormerland wil in 2050 klimaatneutraal zijn en daarom kijkt de gemeente naast warmte en elektriciteit ook naar oplossingen op het gebied van mobiliteit, landschap en klimaatadaptatie en zet zij in op bewustwording. Initiatieven die bijdragen aan klimaat-neutraliteit zijn ondergebracht in een Routekaart. Alle projecten zijn gelinkt aan de vijf thematafels uit het Klimaatakkoord: de gebouwde omgeving, landschap, industrie, mobiliteit en elektriciteit. Leidend is de CO2-reductie van ieder project en daarmee de bijdrage aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord.

Energiebesparing in de gebouwde omgeving

Inwoners en gebruikers van de gebouwde omgeving spelen een belangrijke rol in de energietransitie. Gedachte erbij is: wat je niet gebruikt, hoef je ook niet op te wekken. In de energietransitie is energiebesparing daarom de eerste belangrijke stap, de 'no-regret' maatregel genoemd. Het levert vaak een direct voordeel op voor gebruikers door lagere energiekosten en

een hoger wooncomfort. Voor de overgang naar een aardgasvrije gebouwde omgeving is isolatie belangrijk. Veel woningen in Wormerland zijn nog niet voldoende geïsoleerd om gebruik te kunnen maken van andere aardgasvrije opties zoals een warmtepomp of een warmtenet met een duurzame warmtebron. Woningcorporaties zijn een belangrijke partner om aardgasvrij te worden. Zij hebben meer dan 35% van de woningen in Wormerland in bezit en hebben ambities om bestaande woningen te verduurzamen naar een gemiddeld energielabel B.

Route naar aardgasvrij
Naast energiebesparing wordt er ook gekeken naar andere warmtebronnen. Momenteel wordt de overgrote meerderheid van de gebouwde omgeving verwarmd door het verbranden van aardgas. Om deze overgang in kaart te brengen is in februari 2021 de Transitievisie Warmte voor Wormerland vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visie wordt de eerste richting aangegeven. De overgang naar een aardgasvrije omgeving kan ook ruimtelijke impact hebben, door bijvoorbeeld het aanleggen van een warmtenet waarbij er utiliteitsgebouwen nodig zijn. Naar aanleiding van de Transitievisie Warmte worden Wijk Uitvoeringsplannen opgesteld, hierin zal op wijk- en buurtniveau worden geanalyseerd wat de mogelijkheden zijn. Hierbij zal voornamelijk worden gekeken naar mogelijke koppelkansen, om de transitie zo efficiënt en betaalbaar te laten verlopen.

Aanpassen aan nieuwe omstandigheden, voor een robuuste omgeving
Warmere dagen én warmere nachten, lange periodes van droogte, piekbuien of juist hagel, het weerbeeld kent steeds grotere extremen. Voor een robuuste en veerkrachtige omgeving is het belangrijk om hier rekening mee te houden in de openbare ruimte en de gebouwde omgeving. Door overheden, maar ook door de bedrijven en inwoners. Voorbeelden van maatregelen zijn het vervangen van verharding door waterdoorlatende alternatieven, het afkoppelen van het riool, aanleggen van groene daken, mogelijkheden voor wateropvang en aanleggen van groen en planten van bomen.

In samenwerking met de deelregio Zaanstreek-Waterland is er een regionale visie klimaatadaptatie opgesteld. In 2021 zal deze, samen met een lokaal uitvoeringsplan klimaatadaptatie, worden vastgesteld door de gemeenteraad. Deze visie biedt handvatten voor een degelijke uitvoering van klimaat adaptieve maatregelen in de gemeente.

Bijdrage gemeente Wormerland in de RES 1.0
Wormerland onderschrijft de noodzaak om als deelregio en gemeente bij te dragen aan de landelijke ambitie om 35 TWh duurzame energie op te wekken. In de concept-RES-NHZ zijn extra zoekgebieden voor wind- en zonne-energie aangegeven langs de A7. Het zoekgebied voor windenergie langs de A7 is vervallen en zal niet terugkomen in de RES 1.0. De motie ‘geen windturbines in de Wijdewormer’ is met een meerderheid van de raad aangenomen. Mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie langs de A7 zullen wel nader worden onderzocht.

Wormerland heeft een hoge landschappelijke waarde met grote delen die aangemerkt zijn als bijzonder provinciaal landschap (BPL). De ambitie “alle daken vol” sluit hier goed op aan door in de gebouwde omgeving zoveel mogelijk duurzame energie op te wekken op de beschikbare daken en parkeerplaatsen, waarbij het landschap zoveel mogelijk wordt ontzien.

Hierbij wordt de samenwerking gezocht met inwoners, natuurorganisaties, bedrijfsleven, waterschappen, energiecoöperaties, andere gemeenten en kennisinstituten om te werken aan een duurzame toekomst voor Wormerland. Op een haalbare, realistische manier, samen, voor elkaar.

3.7 VOORZIENINGEN

De beschikbaarheid en bereikbaarheid van voldoende voorzieningen is een randvoorwaarde voor de leefbaarheid in onze gemeente. Wormer vervult door de aanwezige functies een centrumfunctie en is de hoofd-voorzieningenkern binnen onze gemeente. De concentratie van voorzieningen en het vergroten van de bereikbaarheid versterkt het cluster.

Het op peil houden, uitbreiden en de bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk voor het behoud van een goed woon- en leefklimaat. Vooral voor de ouderen en kinderen is de nabijheid van voorzieningen belangrijk. Voor ouderen draagt dit bij aan het zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen. Daarom wordt in alle kernen een woonzorg-servicegebied met ondersteunende voorzieningen doorontwikkeld. Voor kinderen van verschillende leeftijden onderzoekt de gemeente de noodzaak en mogelijkheden om extra speelvoorzieningen te creëren.

3.8 SOCIAAL DOMEIN

In de gemeente Wormerland staat niemand aan de zijlijn. De gemeente levert maatwerk aan degene die zorg, hulp, werk of inkomen nodig heeft. Onze ambitie is dat inwoners (kunnen) meedoen en dat hierbij zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van hun zelfredzaamheid.

In de gezondheidsnotitie Gezondheid Telt! is het beleid van de gemeente Wormerland geformuleerd. In Wormerland zetten we ons in op vier speerpunten: Gezonde leefstijl, Mentale gezondheid, Gezond ouder worden en Gezonde leefomgeving. Thema's die opgepakt worden zijn o.a. eenzaamheid en sporten en bewegen.

De focus ligt op ontmoetingsplekken (zowel binnen als buiten) en sociale voorzieningen (ter aanpak van eenzaamheid en stimuleren van dorpsgevoel/sociale contacten). Het Torenerf en MFA dorpsaccommodatie Neck zijn hierbij belangrijk. Daarnaast dient er een geschikte locatie gevonden te worden voor de nodige uitbreiding van dagopvang. Tot slot is een servicedesk belangrijk voor WMO en burgerzaken.

De leefomgeving dient gezondheid-bevorderend te zijn door:

- Wandelen en het gebruik van de fiets te stimuleren (goede wandel- en fietspaden en bewegwijzering).
- groen beschikbaar en goed bereikbaar te laten zijn in de directe omgeving (binnen de kernen en daaraan aansluitend met de mogelijkheid om ommetjes te maken).
- voldoende, goed bereikbare sport- en zorgvoorzieningen aan te bieden.

3.9 MAATSCHAPPELIJKE PARTICIPATIE EN SAMENLEVING

In onze gemeente is het voor iedereen mogelijk mee te doen aan het maatschappelijk leven. Er is een samenhangend en breed activiteiten- en voorzieningenaanbod in onderwijs, sport en cultuur. De gemeente heeft hierin een stimulerende en faciliterende rol.

- Bij het jeugdbeleid vinden we het van belang dat eigen initiatief en ontplooiing van de jongeren gestimuleerd wordt.
- Verenigingen zijn belangrijk voor het gemeenschapsgevoel. Daarom steunen we actief initiatieven vanuit verenigingen en stimuleren we samenwerking.
- De gemeente neemt bij initiatieven van inwoners een faciliterende rol in. Het ontplooien van eigen initiatieven in hun wijk of buurt zorgt voor een grotere slagingskans en draagt bij aan een prettig leven in hun woonomgeving. Door een faciliterende rol op ons te nemen willen wij bijdragen dat er steeds meer initiatieven van de grond komen.
- Daar waar mogelijk wordt behoud en bevordering van werkgelegenheid in het afwegingskader meegenomen. Daarbij kan -naast recreatie en toerisme, waar werkgelegenheidspotentie is genoemd- bij voorbeeld gedacht worden aan een afweging bij transities van bedrijfsterreinen en bij ontwikkelingen rond werken aan huis.

3.10 RUIMTELIJKE KWALITEIT

De gemeente heeft de wettelijke taak om te zorgen voor een goede omgevingskwaliteit, dat wil zeggen voor een leefomgeving die veilig, gezond en aantrekkelijk is. Eén van de middelen om dit doel te bereiken is welstandsbeleid, dat zich richt op het uiterlijk van bouwwerken. Een veilige gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is echter veel breder dan gebouwen. Ruimtelijke kwaliteit gaat over gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Ruimtelijke kwaliteit krijgt betekenis door deze waarden te koppelen aan maatschappelijke belangen op het gebied van economie, ecologie, cultuur en sociale verhoudingen. De afweging van alle belangen is een gezamenlijke opgave tussen initiatiefnemer en de overige gebruikers in de omgeving. De eindverantwoordelijkheid ligt bij de gemeente.

Welstand gaat veranderen. Welstandscommissies worden herbenoemd tot gemeentelijke

adviescommissies. De gemeente is straks vrijer en de advisering kan breder. Gemeenten kunnen zelf de beoordelingscriteria bepalen en bepalen wie er deel uit maken van het team dat initiatieven beoordeelt. Het moet in ieder geval gaan over rijksmonumenten, maar kan ook over provinciale en of gemeentelijke monumenten en stolpen gaan, of over het uiterlijk van bouwwerken, of bijvoorbeeld over landschap of ecologie. In ieder gebied is de opgave verschillend. Waar zit bij een bepaald initiatief de belangrijkste vraag op omgevingskwaliteit? Daar wordt de adviescommissie dan op afgestemd. Maatwerk en het gesprek in het beginstadium van een initiatief worden belangrijker dan toetsing aan het eind van het proces.

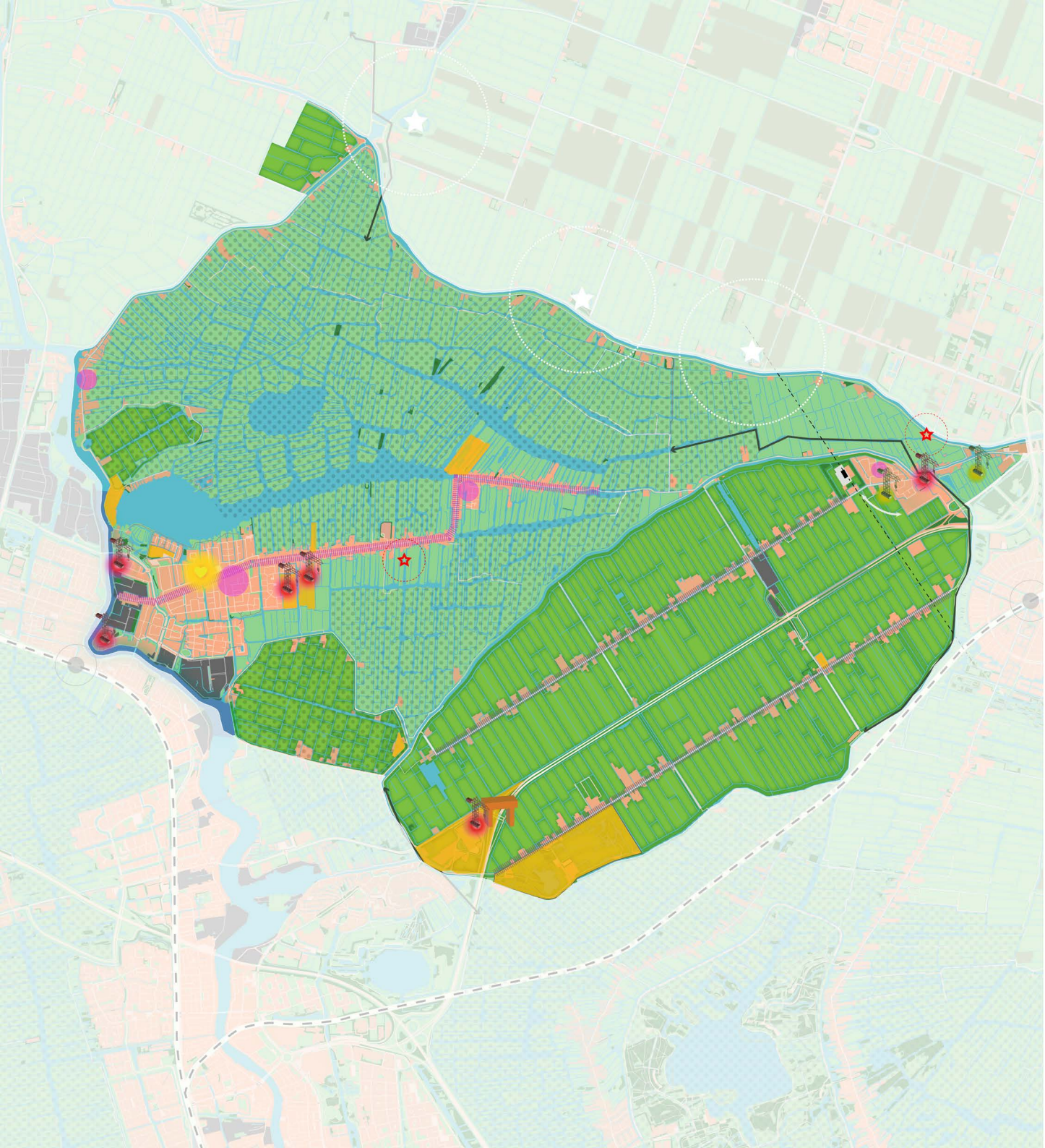
Een goede ruimtelijke kwaliteit is belangrijk, omdat dit een basisvoorwaarde is voor een goed woon- leef- en ondernemersklimaat.
Bij ruimtelijke initiatieven is versterking van kwaliteiten die het unieke karakter behouden en zo mogelijk versterken uitgangspunt.
Het gaat daarbij niet alleen om een aantrekkelijke openbare ruimte, maar ook om toekomstbestendige bebouwing die past bij het karakter van het gebied. Leegstand kan opgelost worden door het toestaan van andere passende functies. Indien geen passende functie mogelijk is, zal sloop nodig zijn.

Behoud en ontwikkeling van het landschap staat voorop. We willen voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten koste gaan van de kwaliteit van het landschap, maar zonder economische activiteit is instandhouding niet mogelijk. Economische initiatieven, in combinatie met kwaliteitsverbetering, worden gestimuleerd zodat de leefomgeving aantrekkelijk blijft voor inwoners, toeristen en recreanten.
De omgevingsvisie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Ook inspireert de omgevingsvisie om gezamenlijk opgaven op te pakken en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Daarmee bereiken we ons doel voor een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

Bij elke afweging en beslissing die genomen wordt in onze leefomgeving zijn we ons bewust van de impact op de toekomst van die leefomgeving.
Daarbij is leidend:

- Draagt de beslissing bij aan het gezamenlijke doel/ambitie?
- Leidt de beslissing tot een verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving? Ook op de langere termijn?
- Met een samenhangende benadering van afwegingen in de fysieke leefomgeving wordt de leefomgeving verbeterd.

Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de kernkwaliteiten en uitgangspunten die zijn benoemd in de Welstandsnota, die wij actualiseren.



Legenda

Veenweidegebied:
Behoud natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Natura 2000 / natuurgebied:
Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap. Behoud natuurwaarden.

Droogmakerij:
Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Zaanoever:
Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Mogelijke transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Centrum:
Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Leisure:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers. Vergroten financieel draagvlak voor landschapsbeheer.

Versterken poortfunctie Wormerland en Waterland.

Werklocaties:
Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Landmarks:
Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en landmarks die het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

Stelling van Amsterdam:
Versterken beleefbaarheid werelderfgoed langs ringvaart Beemster.

Natuurverbindingen:
Behoud en vergroting biodiversiteit.

Recreatief (knooppunten)netwerk:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren bewegen.

Stedelijk gebied:
Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Netwerk elektriciteitsvoorziening / hoogspanningsverbinding:
Ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk tbv energietransitie.

Woonzorg-servicegebied:
Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoofdinfrastructuur:
Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Bebouwingslint in veenpolderlandschap:
Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten. Aantrekkelijke leefbare linten.

Bebouwingslint in droogmakerij:
Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur. Behoud geschiktheid voor agrarische sector (faciliteren schaalvergroting).

Station:
Vergroten OV-bereikbaarheid Metropoolregio.

Nieuwe verbinding:
Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck. Tegengaan sluipverkeer.

N

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m

4 VISIE WORMERLAND (GEBIEDSGERICHT)

De omgevingsvisie geeft aan wat we willen bereiken. Het is een visie waarin onderscheid wordt gemaakt in thema's die voor het hele grondgebied gelden (zie hoofdstuk 3) en in dit hoofdstuk een visie voor deelgebieden, met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Per thema en deelgebied beschrijven we: wat speelt er, wat willen we bereiken en hoe willen we dat bereiken (en met wie).

4.1 DROOGMAKERIJ

Waar hebben we mee te maken

- In het veenpolderlandschap ligt een grote droogmakerij, de Wijde Wormer, en twee kleinere droogmakerijen, de Enge Wormer en de Schaalsmeerpolder. Ook een klein deel van de Starnmeerpolder ligt binnen de gemeente.
- De droogmakerijen liggen lager dan het veen, ze hebben een rechthoekige verkaveling en zijn vooral in gebruik als grasland.
- De Wijde Wormer is met zijn verkavelingsstructuur en dubbele polderas een typische 17e-eeuwse polder. De droogmakerij heeft door zijn openheid lange vergezichten langs de polderassen. Ook de Schaalsmeerpolder en de Enge Wormer hebben een heldere polderstructuur en een grote openheid.
- De Wijde Wormer wordt doorsneden

door de snelweg A7 maar dat is geen landschappelijke drager. Het gebied heeft twee kenmerkende bebouwingslinten met daaraan veel stolpen. De kleinere droogmakerijen hebben enkele boerderijen, vaak langs de ringdijk gebouwd.
- Vanaf de net iets hoger gelegen ringdijken is er mooi zicht op de lagergelegen polders en over het veen.
- Het gebied is nu niet aantrekkelijk voor fietsers door een gebrek aan vrijliggende fietspaden.
- Aan de noord en zuidrand van de Wijdewormer is minder openheid door de aanwezigheid van diverse niet-agrarische functies (leisure aan de zuidkant en de kern Neck aan de noordkant).
- De Enge Wormer is overwegend natuur en voor een deel agrarische cultuurgrond. Het gebied heeft een herkenbare blokverkaveling en de oost-west georiënteerde watergang in het midden van de polder. Deze structuur is cultuurhistorisch van essentieel belang omdat het de oorspronkelijke verkaveling is. Verder is de polder een belangrijk weidevogelgebied.

Wat willen we bereiken
- De gebieden blijven duurzaam geschikt voor de melkveehouderij.
- Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Hoe willen we dat bereiken
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de openheid en de agrarische uitstraling van het gebied.
- Behoud duurzame en gezonde agrarische sector als beheerder oer-Hollands landschap. De agrarische sector behoudt zijn functie in onze gemeente.
- Verrommeling voorkomen door ruimte voor functies die de grootschalige openheid in het middengebied niet aantasten.
- Mogelijkheden voor extensieve recreatie en kleinschalige verblijfsrecreatie.
- Ruimte voor functieverandering i.c.m. kwaliteitsverbetering bij vrijkomende bebouwing.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de blokverkavelingsstructuur.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de waarden van het gebied als weidevogelleefgebied.
- Vergroten onderscheid met veengebied door benadrukken hoogteverschillen ringdijk aan randen polder.
- Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de identiteit van de Enge Wormer als tussengebied.
- Door via de omgevingsvisie en het omgevingsplan invulling te geven aan de Gebiedsvisie Proeftuin Engewormer
- Realisatie betere fietsverbindingen.

4.2 VEENWEIDEGEBIED

Waar hebben we mee te maken
- Het veenpolderlandschap van de polder Wormer, Jisp en Nek bestaat uit veen met een onregelmatig, vaak historisch verkavelingspatroon. Het resultaat van de veenontginningen is een kleinschalig zeer open landschap, met talloze eilandjes en een zeer fijnmazig patroon van grillige veenwaterlopen, waardoor het gebied zeer waterrijk is.
- De middeleeuwse ontginningstructuur is nog in het gebied te zien. Daarom hebben het Wormer- en Jisperveld waarde als ongeschonden cultuurhistorisch landschap.
- De boerderijen in het gebied staan langs de dijk aan de rand van het gebied. Er staan veel karakteristieke stolpboerderijen.
- Het beheer van het veenweidegebied is gericht op het voorkomen van het dichtgroeien van sloten met riet en het voorkomen van verruiging van het land, waardoor de openheid wordt aangetast.
- Het veenpolderlandschap is grotendeels in gebruik als grasland (veenweide). De landjes in de veengebieden zijn alleen geschikt voor veeteelt. Het gebied is zeer inefficiënt voor de agrarische sector door het vele water. De koeien worden in dit moeilijk toegankelijke waterrijke gebied per boot vervoerd. De gebieden zijn in trek bij recreanten om te fietsen, wandelen en varen.
- De bodemdaling door een lagere grondwaterstand en de oxidatie van het veen vormen een groot probleem in het

gebied. Aan de andere kant worden de veenweidegebieden door bodemdaling voor veeteelt steeds minder bruikbaar.
- De inpassing van de schaalvergroting en verdergaande mechanisatie van de agrarische sector is een belangrijke opgave in dit kwetsbare landschap. Verder verruigt een deel van het veengebied, wat invloed heeft op het open beeld van het landschap.

Wat willen we bereiken
- Behoud karakteristiek veenpolderlandschap met natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Hoe willen we dat bereiken
- Een toekomstbestendiger en daarom multifunctioneler veenweidelandschap.
- Onderzoek naar een (beheer)strategie voor behoud van het veen op lange termijn dat op verschillende plekken in het land plaatsvindt, moet op termijn inzicht geven in de langetermijnperspectieven
- De aanwezige natuurwaarden mogen bij ontwikkelingen niet teniet worden gedaan of moeten worden gecompenseerd.
- Ontwikkelingen moeten het kleinschalige karakter van het gebied versterken of op zijn minst behouden.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de relatieve openheid van het gebied.
- Ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het waterrijke karakter van het gebied.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de opstrekkende verkavelingsstructuur.
- Mogelijkheden voor duurzaam en gezond landschapsbeheer door een nieuw verdienmodel voor de agrarische sector en andere landschapsbeheerders:
  - Voorkomen van verruiging van het veen en herstel van de openheid waar mogelijk door voldoende mogelijkheden voor landschapsonderhoud. Voldoende mogelijkheden voor economische functies die direct of indirect bijdragen aan landschapsbehoud of herstel.
  - Voldoende mogelijkheden voor een duurzame agrarische sector. Schaalvergroting en verbreding. Stimuleren van ‘de koe in de wei’.
  - Benutten van de economische potentie van het gebied voor recreatieve inkomsten door
  - Het vergroten van de beleefbaarheid van het landschap.
  - Uitbreiding recreatieve fiets- en wandelroutes, zodat meer rondjes mogelijk worden.
  - Vergroten van mogelijkheden voor recreatieve functies (zowel extensief als verblijfsrecreatie).
  - Zorg dat de waterstructuur compleet en (grotendeels) bevaarbaar blijft.
  - Maak een zorgvuldige afweging tussen de verbetering van de ontsluiting van (deel)gebieden en het intact houden van de historische verkaveling en vaarverbindingen.
  - Behoud vanaf de A7 het zicht op het landschap. Versterk vanaf deze weg de beleving van de landschappelijke overgangen tussen veenpolder en droogmakerijen.
  - Vergroot de beleefbaarheid van het (open) waterlandschap op meer en aantrekkelijke plekken.
  - Benut landschappelijke overgangen zoals dijken en randen voor recreatieve routes.
- Behoud cultuurhistorische bebouwing en voorkomen van verrommeling.
  - Ruimte voor functieverandering i.c.m. kwaliteitsverbetering bij vrijkomende bebouwing.
- Intact houden van veenverkavelingsstructuur, slotenpatronen en oevers.
  - Respecteer de maat en richting van het historisch kavel- en slotenpatroon in het gebied.
  - Laat profielen van sloten (of waterlopen), kaden of oevers intact en respecteer het (onregelmatige) karakter van de verschillende waterlopen.
- Inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de ontginningsstructuur.
  - Neem de logische ordening, richting

en structuur van het landschap als uitgangspunt. Bebouwing concentreert zich in de linten, en waar mogelijk wordt ook het doorzicht naar het landschap beschermd.

4.3 NATUURGEBIED / NATURA 2000

Waar hebben we mee te maken

- Grote delen van het veengebied zijn Natura 2000-gebied en behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
- Het Wormer- en Jisperveld is nu het grootste aaneengesloten veenweidegebied van West-Europa en wordt beheerd door Natuurmonumenten.
- Het Ilperveld is ook natuurgebied en wordt beheerd door Landschap Noord-Holland.
- De weidevogelgebieden worden minder geschikt als ze verder verruigen.
- Grote delen van het gebied zijn niet beleefbaar door een slechte toegankelijkheid voor recreanten. Varen of eromheen fietsen en wandelen kan wel.
- Natura 2000 is een terugkerend thema voor ontwikkelingen, onder andere in relatie tot stikstof. Dit levert niet alleen beperkingen op voor landbouw en woningbouw, maar ook voor recreatie. Er is behoefte aan een kader voor het toetsen van plannen: wat kan wel en wat niet. Hier is veel discussie over. De instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden staan onder druk en er is steeds meer behoefte aan recreatie.

Wat willen we bereiken

- Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap.
- Behoud natuurwaarden.

Hoe willen we dat bereiken

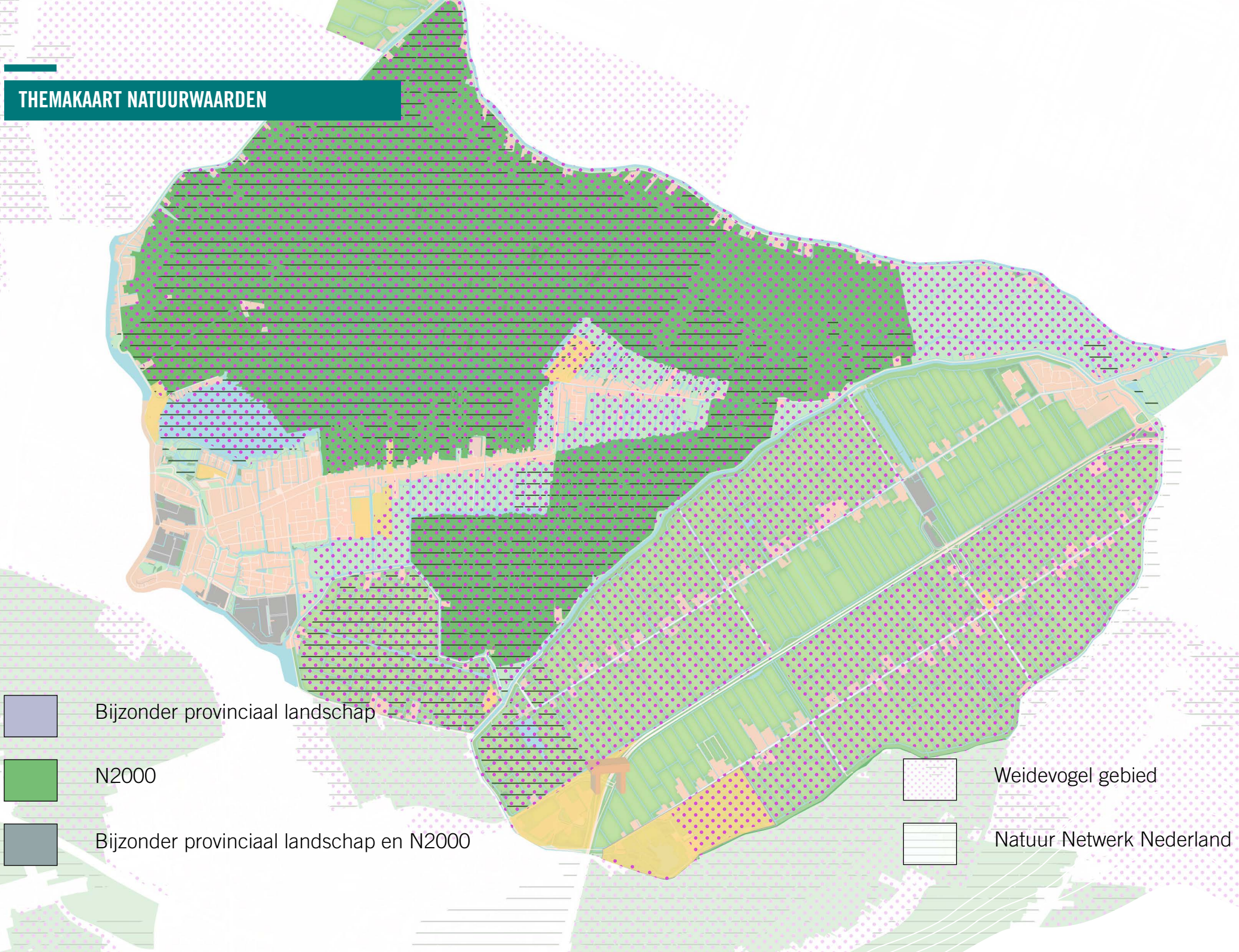
- Voldoende economische mogelijkheden voor behoud en beheer veenweidenatuur.
- Samen met partners inzetten op het verder versterken van ecologische zone's.
- Vergroten recreatieve toegankelijkheid en beleefbaarheid.
    - Mogelijk maken recreatieve verbindingen.
    - Mogelijk maken recreatieve functies die direct of indirect bijdragen aan behoud van de veenweidenatuur.

4.4 STEDELIJK GEBIED

Waar hebben we mee te maken

- De ontstaansgeschiedenis is duidelijk leesbaar in de bebouwde en onbebouwde omgeving.
- De gemeente is een aantrekkelijke woongemeente met verschillende woonmilieus. Zowel het 'stedelijk en industriële karakter' en het kleinschalig dorpse woonmilieu is vertegenwoordigd. Het 'stedelijk en industriële' karakter wordt in Wormer verder uitgebouwd langs de Zaan terwijl het dorpse karakter met name in de kernen en linten in het veenweidegebied en de droogmakerijen voorkomt (Oostknollendam, Jisp en Neck). Door diversiteit te bieden, blijft de gemeente aantrekkelijk voor haar inwoners maar ook voor mensen van buiten de gemeente.
- De kern van Wormer bestaat uit het historisch gegroeide lint en enkele naoorlogse wijken aan de noord en zuidkant van het lint. Het is hoofdzakelijk woongebied. Er zijn nog enkele bedrijven gevestigd. De woongebieden grenzen direct aan bedrijventerreinen en dit zorgt voor een spanningsveld tussen de leefbaarheid (geur, geluid) in de woongebieden en de mogelijkheden voor bedrijven om hun activiteiten uit te voeren.
- In de kern van Wormer zijn meerdere sportlocaties, parken en waterrecreatiegebieden. Deze locaties bieden de bewoners en gebruikers mogelijkheden om te ontmoeten, bewegen en ontspannen. Binnen de kern ligt een groot aantal maatschappelijke voorzieningen, zoals kerken, kinderopvang, een dorpshuis, bibliotheek, en dorpstheater.
- In de Wijde Wormer heeft Neck zich ontwikkeld als kern. Hier zijn mogelijkheden om het landelijke dorpse woonmilieu uit te breiden. Behoud van enkele essentiële basisvoorzieningen (dorpshuis en basisschool) is belangrijk voor de leefbaarheid.
- Het linten Oostknollendam en Jisp zijn landelijk dorpse woonmilieus. Hier zijn heel beperkt mogelijkheden om woningen toe te voegen. Behoud van enkele essentiële

THEMAKAART NATUURWAARDEN



basisvoorzieningen is belangrijk voor de leefbaarheid.

Wat willen we bereiken
- Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Hoe willen we dat bereiken
- De woningvoorraad kwantitatief en kwalitatief afstemmen op de behoefte.
- Wij willen de diversiteit aan woonmilieus verder uitbouwen: landelijk dorps in het lint, sub urbaan in de kern, tot 'stedelijk industrieel' langs de Zaan. Dit door binnenstedelijke ontwikkelingen te realiseren, maar binnen de mogelijkheden van de provinciale Omgevingsverordening ook kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de linten met oog voor de karakteristieke doorzichten vanuit deze linten op het omliggende landschap.
- Ruimte voor stedelijke ontwikkelingen, bij voorkeur via herstructurering, transformatie en inbreiding. Als dat niet mogelijk is, via geconcentreerde uitbreiding i.c.m. kwaliteitsverbetering.
- Herstructurering naar duurzame woongebieden (bijvoorbeeld Plaszoom-West
- Ruimte voor recreëren, ontmoeten en bewegen.
- Ruimte voor initiatieven die bijdragen aan de kwaliteit van onze leefomgeving.
  - Behoud cultuurhistorische identiteit.
  - Waarborgen ruimtelijke kwaliteit en voldoende bruikbaar groen.
  - Ruimtelijke adaptatie: voorkomen en zo mogelijk verminderen hittestress en wateroverlast.
- Behoud basisvoorzieningen, goed bereikbare voorzieningen Wormer en Purmerend.

4.5 TRANSFORMATIELOCATIE / MOGELIJKE TRANSFORMATIELOCATIE

Waar hebben we mee te maken
- Van een aantal locaties is bekend dat deze in aanmerking komen voor herontwikkeling.
- Ook nieuwe locaties kunnen in beeld komen.
- Ons beleid om de grote woningbehoefte zoveel mogelijk binnenstedelijk een plek te geven, vraagt om intensief en zorgvuldig ruimtegebruik.
- Het benutten van vrijkomende of extensief gebruikte locaties heeft onze voorkeur, maar er moet ook voldoende werkgelegenheid blijven en ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het dorpse karakter in de linten. Kijk bij nieuwe functies zoals woningbouw ook naar de bereikbaarheid. De infrastructuur in de linten zit nu al aan zijn grens.
- Langs de Zaan en in Wormer kan stedelijker worden gebouwd.

Wat willen we bereiken
- Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik van transformatielocaties.

Hoe willen we dat bereiken
- Mogelijkheden voor functieverandering of verbreding, rekening houdend met omgeving. Bij voorkeur binnenstedelijk. Als dat niet mogelijk is, binnen de mogelijkheden van de provinciale Omgevingsverordening in de tweede lijn of op geconcentreerde uitleglocaties i.c.m. kwaliteitsverbetering landschap.
  - Behoud cultuurhistorische identiteit.
  - Waarborgen ruimtelijke kwaliteit en voldoende bruikbaar groen.
  - Voorkomen en zo mogelijk verminderen hittestress en wateroverlast.
- Houdt rekening met de cultuurhistorische waarden en de historische relatie van de verschillende gebieden; Erfgoednota en actualisatie Welstandsnota.
- Een duurzame sportaccommodatie op het ijsbaanterrein i.v.m. de verduurza-ming van sportaccommodaties in Wormer. De open natuurijsbaan (seizoensac-tiviteit) wordt dan verplaatst.
- In het gebied Kom A7, Neck-Purmerend wordt (met de gemeente Purmerend) gewerkt aan de gebiedsvisie voor het gebied tussen Kop West in Purmerend en Neck. Deze gezamenlijke ambitie om een visie op te stellen is ontstaan naar aanleiding van de structuurvisie MIRT-verkenning

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. De op te stellen gebiedsvisie zal zich richten op het ecologisch, maatschappelijk, cultureel en economisch belang van dit gebied. Wellicht is kleinschalige woningbouw in het deel van het gebied met een meer landelijke uitstraling en meer bouwvolume in de oksel van het Kanaal en de A7 mogelijk.

4.6 CENTRUM

Waar hebben we mee te maken

- Wormer is de hoofdkern binnen de gemeente op het gebied van voorzieningen.
- Het dorpscentrum van Wormer biedt een compleet winkelaanbod met volwaardige supermarkten en diverse versspeciaalzaken. Met dit aanbod wordt voorzien in de dagelijkse behoefte in de sector food. Daarnaast is er ook een ruim aanbod aan non-food. Ook zijn er horecagelegenheden in het centrum gelegen.
- Buiten het dorpscentrum zijn vrijwel geen commerciële voorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Hoe willen we dat bereiken

- Versterken centrum door concentratie van voorzieningen. Voor nieuwe commerciële voorzieningen wordt een plek gezocht in het centrumgebied.
- Vergroten bereikbaarheid en behoud functie voor hele gemeente.
- Vergroten verblijfs- en ontmoetingsfunctie.
- Een aantrekkelijke openbare ruimte in de centra door onder andere:
  - het bevorderen van een verkeersluw centrum
  - het bewaken van een goede balans te bewaken tussen een aantrekkelijke groene openbare ruimte en het binnenstedelijk invulling geven aan de woningbouwopgave.

4.7 WOONZORG-SERVICEGEBIED

Waar hebben we mee te maken

- Vergrijzing en daardoor een grotere zorgvraag en een grotere vraag naar geschikte woningen.
- Een steeds groter deel van de bevolking wordt minder mobiel (vooral 70+ers).
- Deze groep heeft behoefte aan voorzieningen op afroep en op loopafstand.

Wat willen we bereiken

- Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoe willen we dat bereiken

- Versterken wonen, welzijn en zorg op maat.
- Aanpassing naar geschikte leefomgeving met faciliteiten voor ontmoeting en ondersteunende voorzieningen. In een woon-zorg servicegebied zijn optimale condities geschapen voor wonen met zorg en welzijn. Er is sprake van integrale zorg en dienstverlening, georganiseerd vanuit een servicepunt, zorgpunt of steunpunt. Uitgangspunt is dat in iedere kern of lint een dergelijk zone wordt uitgebouwd. Hierin wordt onderscheid gemaakt, waarbij de kern Wormer de hoofdkern vormt.

4.8 STATION

Waar hebben we mee te maken

- Onze belangrijkste OV-ontsluiting is station Wormerveer (Gemeente Zaanstad) en enkele buslijnen.
- De bereikbaarheid van het station is niet optimaal, mede omdat het aan de andere kant van de Zaan ligt.

Wat willen we bereiken

- Vergroten van de OV-bereikbaarheid binnen de Metropoolregio.

Hoe willen we dat bereiken

- Verbeteren bereikbaarheid station (langzaam verkeer en p&r). De wens is dat bezoekers vooral met het ov of op de fiets komen. Er is geen ruimte voor veel auto's of een parkeerhub in Wormerland. Je wilt niet alle auto's over de brug. Richt voorzieningen op die basis in: huurfietsen, deelfietsen, witte fietsenplan, buslijn.
- Behoud snelle en frequente OV-verbindingen, in samenwerking met buurgemeenten.

4.9 WERKLOCATIE

Waar hebben we mee te maken

- Wormer behoort tot één van de oudste plaatsen van de Zaanstreek. Wormer kent een rijk industrieel verleden. De ligging aan de Zaan heeft Wormer veel bedrijvigheid gebracht. Dit is nog goed zichtbaar aan de industriële panden langs de Zaan. De huidige bedrijventerreinen liggen ook langs de Zaan: Eenhoorn, Bruynvis en Westerveer.
- De zwaardere bedrijvigheid is vooral gevestigd in de westelijke delen 'Eenhoorn' en 'Bruynvis' en langs de Zaan, zoals de twee cacaofabrieken en de rijstfabriek. In het oostelijk deel 'Westerveer' is de wat lichtere bedrijvigheid gevestigd.
- Het beleid op de bedrijventerreinen is gericht op ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.
- Potentiële herstructurering De Bruynvis. Op Bruijnvisweg zijn plannen om bedrijvigheid te verplaatsen en hier woningen te realiseren.
- Rond de industrie is al jaren sprake van spanning tussen bedrijven en bewoners. De omgeving wordt zwaar belast door de bedrijven, onder meer in de vorm van geluid en geur. Voor de bestaande situatie geeft dit al de nodige uitdagingen, maar voor nieuwe initiatieven helemaal. Nu al worden voor veel vergunningen juridische procedures gevoerd. Met de woningbouwopgave van de gemeente neemt de spanning verder toe en zullen bestuurlijke keuzes gemaakt moeten worden.
- De transformatie van de Zaandriehoek mag er niet toe leiden dat de bestaande bedrijven buiten het projectgebied in hun bedrijfsvoering worden beperkt.
- Ook is het belangrijk om doorzichten en doorsteken tussen de woonkern en de Zaan te realiseren.

Wat willen we bereiken

- Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Hoe willen we dat bereiken

- Ruimte voor initiatieven die de werkgelegenheid vergroten.
- Kwaliteitsverbetering openbare ruimte werkgebieden.
- Ruimte voor bedrijfsactiviteiten door het tegengaan van gevoelige functies op bedrijventerreinen.

4.10 LEISURE / VERSTERKEN POORTFUNCTIE

Waar hebben we mee te maken

- De gemeente is een aantrekkelijk oer-Hollands landschap. Het gebied is divers door een aantrekkelijk veenweidegebied, de randen van de droogmakerijen en het bijzondere erfgoed langs de Zaan.
- Het gebied heeft een grote recreatieve potentie, maar kent ook belemmeringen in de bereikbaarheid, vanuit natuur en agrarisch gebruik.
- Het onderhoud van het landschap staat onder druk door bodemdaling en beschermende regels voor behoud van natuurwaarden.
- Er zijn weinig recreatieve voorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers.
- Vergoten financieel draagvlak voor landschapsbeheer.
- Versterken poortfunctie regio Waterland en gemeente Wormerland.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud/kwaliteitsverbetering (verblijfs) recreatiegebied (functies: sport, golfbaan, camping, hotel, bungalowpark, jachthaven).
- Ruimte voor initiatieven die de leisure-poortfunctie van de regio Waterland en van Wormerland vergroten (bijvoorbeeld recreatief aanbod).
- Uitbouw naar een breed en variërend aanbod aan recreatieve voorzieningen. Dit kan variëren van de ontwikkeling van een hotel langs de Zaan tot zeer kleinschalige vormen van verblijfsrecreatie in de linten, zoals bed & breakfast voorzieningen dan wel boerderijkamers.
- Kwaliteitsimpuls Campings.
- Vergroten beleefbaarheid erfgoed langs de Zaan (zie Zaanoever).
- Toevoegen recreatief aanbod Enge Wormer en vergroten beleefbaarheid (4 meter onder zeeniveau).

THEMAKAART LINTEN

Lintstructuur

4.11 BEBOUWINGSLINT IN VEENPOLDERLANDSCHAP

Waar hebben we mee te maken

- Het langgerekte lint door het veen Wormer/ Jisp is karakteristiek.
- De recreatieve druk op het (rustige) landschap wordt steeds groter door recreanten uit met name Amsterdam. De linten zijn belangrijke routes voor recreanten die het Wormer- en Jisperveld bezoeken om te fietsen, varen of te wandelen. Gebruik van de smalle linten door snel en langzaam verkeer en agrarisch verkeer is niet goed voor de verkeersveiligheid.
- In het veenpolderlandschap is de relatie tussen het water en het lint van groot belang. Zeker in de kernen, maar ook steeds meer in het landelijk gebied staat deze relatie onder druk door demping van de wegsloot, aanleg van brede dammen en lange duikers, hoge walbeschoeiingen of oprukkende verharding van wegen en erf.

Wat willen we bereiken

- Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten.
- Aantrekkelijke leefbare linten.

Hoe willen we dat bereiken

- De directe relatie tussen het lint, het water en het landschap behouden.
- Behoud strokenverkaveling.
- Behoud het water in het lint, dit geldt zowel voor de wegsloot als de dwarse sloten (haaks op de weg) met doorzicht.
- Behoud van het karakter en de transparantie van de linten door voldoende doorzichten naar het open landschap.
- Behoud van het karakter en de transparantie van de linten door voldoende doorzichten naar het open landschap.
- Behoud kleinschalige en gevarieerde bebouwingsstructuur. Bij nieuwe bebouwing in het lint rekening houden met de uitgangspunten uit de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.
- Wonen in de tweede lijn is onder voorwaarde van kwaliteitsverbetering en be-houd diversiteit denkbaar, mits passend binnen de provinciale Omgevingsver-ordening. Zoekgebieden voor herontwikkeling of transformatie zijn in en nabij kernen en bij vrijkomende functies. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt in delen van de linten met verschillende kwaliteiten en mogelijkheden.
- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid door uitbreiding vrijliggende recreatieve wandel- en fietsroutes.
- Vergroten verkeersveiligheid.

4.12 BEBOUWINGSLINT IN DROOGMAKERIJ

Waar hebben we mee te maken

- De lange linten in de Wijde Wormer (Noorder- en Zuiderweg) zijn beeldbepalend.
- De linten hebben een agrarisch karakter ondanks dat het agrarisch gebruik van de bebouwing afneemt.
- Er is sprake van sluipverkeer en geen gescheiden fiets- en wandelpaden (verkeersonveilig).

Wat willen we bereiken

- Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur.
- Behoud geschiktheid voor agrarische sector.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud voldoende transparantie (zichtlijnen tussen de linten).
- Behoud cultuurhistorisch waardevolle blokverkaveling en stolpen.
- Faciliteren schaalvergroting duurzame en gezonde agrarische sector.
- Ruimte voor vervolgfuncties tbv behoud stolpen.
- Bij nieuwe initiatieven rekening houden met behoud agrarische functies die essentieel zijn voor behoud open landschap.
- Vergroten verkeersveiligheid door gescheiden fietspaden.

4.13 ZAANOEVER

Waar hebben we mee te maken

- De Zaan is van oudsher een zeer belangrijke ruimtelijke drager voor de verstedelijking en de industriële ontwikkeling van de Zaanstreek.

- De Zaan ligt nu grotendeels in het stedelijk gebied maar dit levert dan ook direct een uniek landschap op. Aan de oevers staat veel cultureel erfgoed. Langs de Zaan staan cultuurhistorisch waardevolle (monumentale) panden die het verhaal vertellen van het industriële karakter van dit gebied.
- Het gebied heeft potentie voor intensiever gebruik.

Wat willen we bereiken
- Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Hoe willen we dat bereiken
- Transformatie Zaanoever naar uniek gemengd gebied (wonen, werken, leisure) met versterking cultuurhistorische waarden en stimuleren van bezoek.
- Uitvoering Masterplan Zaanoever / Visie op Transformatie Zaanoever: 1 integraal gebied, complementaire projecten en Zaanoever als verbinder van de parels.
- Onderscheid in drie deelgebieden: noord ; 'Recreatieve Rust', midden 'Zaanse Zaken' en zuid 'Wormers Welkom'.
  - Noord: verbinden van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld, versterken van de aanwezige dag en verblijfsrecreatie; en ruimte bieden aan nieuwe recreatieve functies.
  - Midden: Ruimte bieden aan wonen en andere stedelijke functies. Stedelijke functie op het water verbreden. Diverse verbindingen zoeken in groene ader, Entrees van Wormer versterken.
  - Zuid: Behouden voor werken, voorzichtiger met wonen. Zaan zichtbaar maken op groot deel bedrijventerrein. Aantrekkelijk welkom maken vanuit stedelijke agglomeraat.
- Ontwikkeling Zaanoevergebied in samenhang met Zaanstad bezien.
- Opstellen Stedenbouwkundige visie Zaanoever.
- Behoud en herontwikkeling cultuurhistorisch waardevolle panden.
- Behoud van enkele karakteristieke doorzichten vanuit r op de Zaan.
- Van Zaanoever naar Zaanboulevard; een attractief gebied met een levendige mix van horeca, cultuur, foodbeleving, educatie, creatieve industrie en realisatie van een recreatief circuit langs de oever (uitvoering Nota Recreatie en Toerisme).

4.14 STELLING VAN AMSTERDAM

Waar hebben we mee te maken
- Onze gemeente ligt binnen de Stelling van Amsterdam. Aan de noordzijde vormt de ringdijk van de Beemster een duidelijke rand door zijn hoogte en beplanting.
- De Stelling van Amsterdam, met meerdere forten en schootsvelden, loopt langs de ringdijk, direct ten noorden van de gemeente.
- De schootsvelden van de forten liggen deels binnen de gemeente.

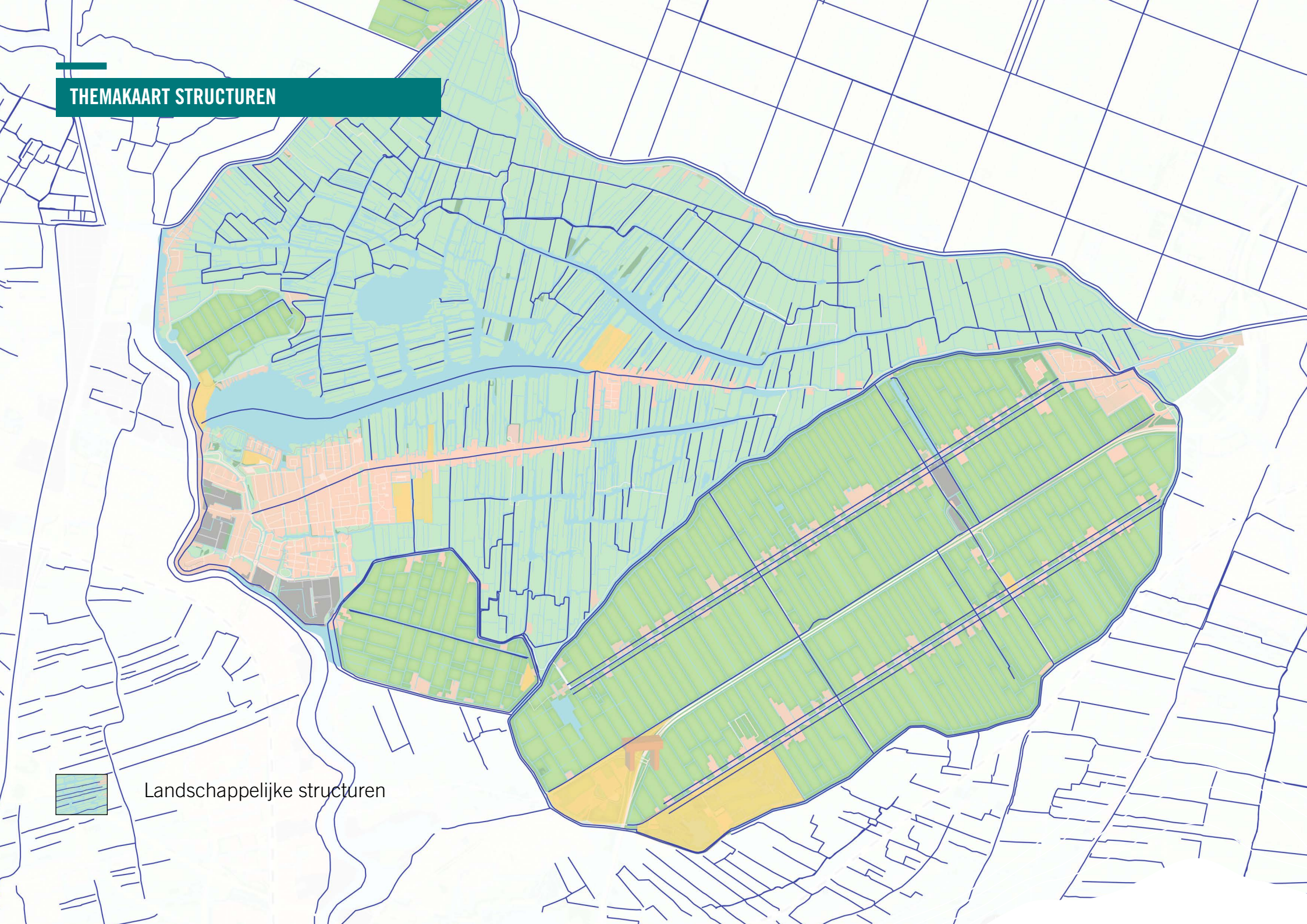
Wat willen we bereiken
- Binnen het erfgoedbeleid afwegen of wij kunnen bijdragen aan de beleefbaarheid van het werelderfgoed.

Hoe willen we dat bereiken
- Schootsveld forten en verhaal Stelling beleefbaar maken in het landschap langs de ringdijk.

4.15 LANDMARKS

Waar hebben we mee te maken
- In de gemeente komen diverse beeldbepalende panden en bouwwerken voor. Het gaat om een aantal (resten van) molens, waterhuishoudkundige werken en oude boerderijen, met name de voor deze regio typerende stolpboerderijen. Wormer heeft twee bebouwingslinten met daaraan veel stolpen. Verder zijn er veel stolpen in het lint van Jisp en langs de ringdijken. Het karakteristieke, piramidevormige dak is van grote afstand zichtbaar in het open landschap.
- Langs de Zaan staan diverse cultuurhistorisch waardevolle (monumentale) panden die het verhaal van het industriële verleden vertellen.
- De twee molens binnen de gemeente (Neckermolen en De Koker/Zwarte Hengst) vormen (samen met de kerktorens in de dorpen en de stolpen) markante bakens in het open landschap.

THEMAKAART STRUCTUREN



Wat willen we bereiken

- Het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, waaronder stolpen, molens en monumentale panden aan de Zaan.
- Ruime mogelijkheden voor passende vervolgfuncties die de cultuurhistorische waarden niet aantasten.
- Onderzoek naar de mogelijkheid om stolpen te splitsen met het oog op het behoud van deze forse cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.
- Behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

4.16 NATUURVERBINDING

Waar hebben we mee te maken

- De biodiversiteit in het gebied staat onder druk.

Wat willen we bereiken

- Behoud en vergroting biodiversiteit.

Hoe willen we dat bereiken

- Afronding verbinding natuurgebieden niet onmogelijk maken en zo mogelijk meekoppelen met recreatieve ambities (indicatief).
- Het stedelijk gebied aanpassen ter bevordering van de biodiversiteit zodat dit een minder strenge barrière vormt voor de natuur.

4.17 ENERGIETRANSITIE / NETWERK ELEKTRICITEITSVOORZIENING

Waar hebben we mee te maken

- De capaciteit van ons huidige elektriciteitsnetwerk is onvoldoende om in de groeiende vraag naar elektriciteit te kunnen voorzien.
- Het huidige netwerk is niet geschikt om grootschalige opwekking van duurzame energie op aan te sluiten.
- Een belangrijk element in de energietransitie is het verminderen van de energie en warmtevraag, waarmee de vraag naar fossiele brandstoffen ook wordt verminderd. Onze gebouwde omgeving is echter nog niet geschikt om van het gas af te stappen.

Wat willen we bereiken

- Ontwikkeling energieneutrale regio met een duurzaam netwerk.

Hoe willen we dat bereiken

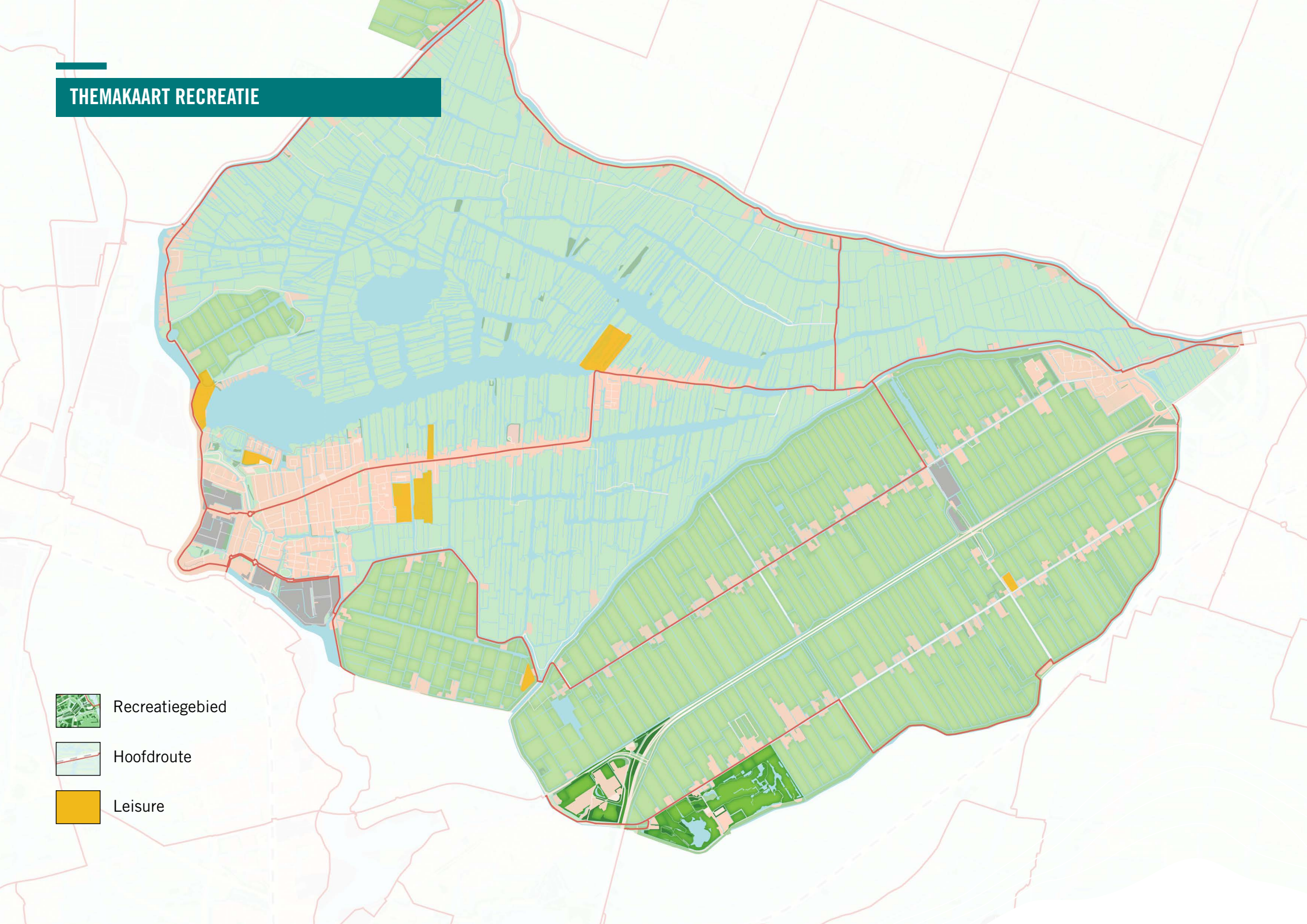
- De regionale energiestrategie afronden en uitvoeren.
- Faciliteren energietransitie door ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk, rekening houdend met ons cultuurhistorisch waardevolle landschap.
- Het energienetwerk zoveel mogelijk ondergronds aanleggen om horizonvervuiling te voorkomen.
- Utiliteitsgebouwen mogelijk maken om potentiële warmtenetten te kunnen realiseren.
- Uitvoeren Transitievisie Warmte.
- Naast het stimuleren van zonne-energie zetten we in op isolatie van woningen en afbouw van gebruik van fossiele brandstoffen. Dat betekent dat we werk maken van gasloze woningen.
- Faciliteren verduurzamen van de gebouwde omgeving. Wij hebben een voorbeeldfunctie en verduurzamen onze gebouwen.
- Nieuwe gebouwen moeten energieneutraal of zelfs energieleverend worden.
- Onderzoek mogelijkheden aquathermie (duurzaam verwarmen en koelen met water).

4.18 ZOEKGEBIEDEN OPWEKKEN HERNIEUWBARE ENERGIE

Waar hebben we mee te maken

- Om energieneutraal te worden is grootschalige opwekking van hernieuwbare energie noodzakelijk. Binnen onze gemeente zijn hiervoor slechts beperkt mogelijkheden die geen afbreuk doen aan het landschap.
- Conform de concept RES 1.0 zijn enkele zoekgebieden voor zon op land op de kaart opgenomen.
- Naast zonenpanelen op daken zijn ook

THEMAKAART RECREATIE



zonnepanelen op parkeerdaken mogelijk.
- De gemeente vindt grote windturbines niet passend in verband met het cultuurhistorisch waardevolle landschap en de mogelijke negatieve effecten op natuurwaarden.
- Wel zijn kleine windturbines in het landelijk gebied en op bedrijventerreinen onder voorwaarden mogelijk (1 per perceel, binnen het bouwvlak).

Wat willen we bereiken
- Constructief bijdragen aan hernieuwbare energieopwekking, rekening houdend met de landschappelijke waarden binnen de gemeente.

Hoe willen we dat bereiken
- Zoveel mogelijk zon op daken stimuleren.
- Samenwerking in de deelregio stimuleren en het benutten van koppelkansen.
- Het opstellen van een zonneladder met daarin in toetsingskaders opgenomen.
- Als zich nieuwe mogelijkheden voor hernieuwbare energiebronnen aandienen, die voor Wormerland kansrijk zijn, zullen we de mogelijkheden verkennen om die te benutten.

4.19 HOOFDINFRASTRUCTUUR

Waar hebben we mee te maken
- Een deel van Wormerland is niet heel goed bereikbaar door de barrièrewerking van het vele water.
- De Wijde Wormer wordt doorsneden door de A7.
- Het gebied heeft te maken met sluipverkeer over de smalle linten.

Wat willen we bereiken
- Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Hoe willen we dat bereiken
- Bij toekomstige verkeerkundige aanpassingen van de inrichting zal het tegen-gaan van sluipverkeer in de linten worden meegenomen.
- De verkeersveiligheid monitoren om zicht te krijgen op waar aanpassingen in de inrichting nodig zijn.

4.20 NIEUWE VERBINDING

Waar hebben we mee te maken
- Sluipverkeer dat door de dorpskern van Neck en over de Noorderweg en Zuiderweg parallel aan de A7 rijdt om de file die daar optreedt te vermijden.

Wat willen we bereiken
- Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck.
- Tegengaan sluipverkeer.

Hoe willen we dat bereiken
- Bij het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur zullen de maatregelen voor het tegengaan van sluipverkeer worden meegenomen.
- De verkeersveiligheid wordt als ontwerpuitgangspunt meegenomen bij het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur.

4.21 RECREATIEF (KNOOPPUNTEN)NETWERK

Waar hebben we mee te maken
- Er is een wens om het gebied meer recreatief in te zetten, in balans met natuur door het gebied toegankelijker te maken. Meer fietsen, wandelen (bijv. laarzenpad, ommetjes, ontbrekende fietsroutes) en varen. In de praktijk moeten de recreanten het doen met de bestaande infrastructuur, terwijl de recreatieve vraag sterk toeneemt.
- De recreatieve potentie van het gebied wordt onvoldoende benut, mede door belemmeringen in de bereikbaarheid, doorgankelijkheid en belemmeringen door te beschermen natuurwaarden.

Wat willen we bereiken
- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren bewegen.

Hoe willen we dat bereiken
- Realisatie ontbrekende schakels wandel en fietspaden (bijvoorbeeld wandelpad/laarzenpad Jisp en verbeteren toegankelijkheid en veiligheid dijk tussen Spijkerboor en Neck).
- Op termijn onderzoek doen naar het uitbreiden van fiets- en wandelroutes.

THEMAKAART INFRASTRUCTUUR

5 UITVOERING

De omgevingsvisie is geen doel op zich. De visie geeft de doelen en ambities weer, maar we zijn pas waar we zijn moeten, als we onze doelen hebben bereikt en onze ambities hebben verwezenlijkt. De uitvoering is daarmee een essentieel onderdeel van de omgevingsvisie.

5.1 SAMEN

De cultuurverandering is al ingezet. Deze globalere visie met doelen helpt daarbij en betekent meer beleidsvrijheid en een andere manier van werken. Om tot uitvoering te komen, hebben wij de inzet van verschillende partijen nodig. De kracht zit in de gezamenlijkheid. Duidelijkheid is nodig over wat we van elkaar verwachten. Daarvoor hebben we spelregels geformuleerd. In paragraaf 2 geven we de uitgangspunten weer, die van belang zijn bij projectrealisatie.

De gemeente hecht groot belang aan het gezamenlijk met de samenleving vormgeven aan de ontwikkeling van de leefomgeving in Wormerland.

We benaderen initiatieven op een zo hoog mogelijke trede op de participatieladder. Daarbij onderscheiden we verschillende rollen. Vaak is de gemeente het bevoegd gezag, bijvoorbeeld als het gaat om vergunningverlening. Van oudsher ging de gemeente ook over de regie bij initiatieven.

Daarin worden we terughoudender. Inzetten op co-creatie betekent dat niet de gemeente automatisch de regie in handen heeft. Vaak zal zij met een faciliterende rol kunnen volstaan. De procesrol wordt groter; de gemeente als verbinder van verschillende partijen die gezamenlijke initiatieven van de grond moeten krijgen. Maar ook die bewaakt of in het proces alle relevante partijen op een goede manier worden betrokken, zoals belanghebbenden en bewoners. Deze nieuwe rol vraagt andere vaardigheden van de gemeente, die meer procesgericht zijn en minder inhoudelijk.

Ook de rol van initiatiefnemers verandert en wordt pro-actiever. Initiatiefnemers:
- Creëren plannen met meerwaarde, die een bijdrage leveren aan de doelen van de omgevingsvisie.
- Verbeteren plannen naar aanleiding van feedback vanuit de omgeving en belanghebbenden, waardoor actief draagvlak kan groeien.

We onderscheiden verschillende initiatiefnemers: ontwikkelende marktpartijen en corporaties, bedrijven, particulieren of bewonersinitiatieven. Naarmate een initiatief aan de voorkant een breder maatschappelijk draagvlak heeft, des te groter wordt de haalbaarheid.

Om die rol- en taakverdeling voor iedereen duidelijk te maken en in goede banen te leiden, zijn spelregels nodig.

5.2 SPELREGELS NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Om de ambities en doelen uit deze visie te realiseren, zijn ontwikkelingen en acties nodig. Dat geldt voor alle deelgebieden en voor alle thema's. Een deel van die ontwikkelingen zullen wij als gemeente initiëren, maar voor een belangrijk deel zullen ontwikkelingen door derden worden opgepakt. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden hebben we een set spelregels opgesteld, die gelden voor alle categorieën ontwikkelingen. In de volgende paragraaf wordt op basis daarvan het proces van het begeleiden van initiatieven beschreven.

De Omgevingsvisie brengt in beeld wat we voor de deelgebieden en de thema's willen bereiken. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de doelen en ambities (en geen afbreuk doen aan andere doelen), worden omarmd. Behoud en versterken van de bijzondere kwaliteiten van de gemeente staat centraal in deze omgevingsvisie. Nieuwe initiatieven moeten substantieel bijdragen aan het behoud en de versterking van de doelen voor de verschillende deelgebieden. Bijdragen aan de gestelde doelen is niet het enige criterium waar een initiatief aan moet voldoen. Daarnaast is belangrijk dat het initiatief voldoende breed wordt gedragen. Verder moet een ontwikkeling uitvoerbaar zijn voor wat betreft de omgevingsaspecten (zoals ruimtelijke kwaliteit en milieunormen) en het beleid van andere overheden (waaronder het provinciaal beleid).

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan deze aspecten is in beginsel aan de initiatiefnemer. Mocht het initiatief daar niet of onvoldoende in voorzien, dan kan de extra kwaliteitsimpuls ook door middel van een bijdrage in bijvoorbeeld een fonds worden gedaan. Het volgende schema geeft de spelregels in het kort weer.

Uitgangspunten

Het uitgangspunt van deze omgevingsvisie is het faciliteren en ruimte geven aan ontwikkelingen die bijdragen aan de geformuleerde doelen en daarmee aan een aantrekkelijke fysieke leefomgeving in Wormerland. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten:
- Initiatieven worden positief tegemoet getreden.
- In een zo vroeg mogelijk stadium in het planproces wordt duidelijkheid gegeven over de kans van slagen van een initiatief.
- Er wordt gestuurd op het creëren van meerwaarde en draagvlak.
- Alle initiatieven die niet in het bestemmingsplan of het omgevingsplan passen doorlopen het stappenplan in paragraaf 6.3.
- De gemeentelijke inzet hangt af van de beoordeling van het initiatief.

BEOORDELING	HOUDING GEMEENTE	INZET
JA	Actief faciliteren dan wel zelf ontwikkelen	Veel capaciteit
JA, MITS	Actief faciliteren; meedenken in verbeteringen	Veel capaciteit
NEE, TENZIJ	Passief faciliteren: verbeteropgave benoemen	Weinig capaciteit
NEE	Afwijzen	Geen capaciteit

5.3 STAPPENPLAN INITIATIEVEN

Een initiatief dat niet in het bestemmingsplan/ omgevingsplan past , komt via het omgevingsloket bij de casemanagers binnen. Team vergunningen is de eerste toegang. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet hebben wij 8 weken de tijd om een vergunning te verlenen, nu is dat nog 26 weken. Dat vraagt om een gedegen voorbereiding van de initiatiefnemer en een gestroomlijnd proces om tot een integrale afweging te komen, voordat de planologische procedure wordt gestart.

De integrale afweging vindt plaats door een stappenplan te doorlopen. Het stappenplan zoals dat hieronder is opgenomen vormt de leidraad voor wat betreft de volgorde en de werkwijze (omgeving, ambtelijke specialisten). De werkwijze kan door inzichten werkenderwijs op onderdelen worden aangescherpt. Initiatieven die niet in het bestemmingsplan/omgevingsplan passen, doorlopen de volgende stappen, waarbij we gezamenlijk bepalen of een idee goed is en tot uitvoering kan komen (verwijzen naar actueel stappenplan):

1. *Inventarisatie*: Startgesprek met casemanager (1 contactpersoon per project): eerste globale check of een idee kansrijk is. Informatie uitwisselen over wat er nodig is om een goed adviesgesprek te kunnen voeren. De initiatiefnemer gaat met dit ‘huiswerk’ aan de slag om het idee tot een globaal planvoornemen uit te werken (schets en toelichting).
2. *Presentatie in intaketafel*: adviesgesprek met de casemanager en specialisten (maatwerk per initiatief): De initiatiefnemer presenteert het globale planvoornemen en krijgt aanwijzingen en tips mee om het concept uit te werken. Eerste reactie van gemeente: is het initiatief kansrijk: past het initiatief binnen de doelen en ambities van de omgevingsvisie? Wat zijn aandachtspunten? Welke punten moeten worden uitgewerkt voor behandeling in omgevingstafel?
3. *Behandeling in omgevingstafel* (vaste kern met per project relevante specialisten en afhankelijk van project ook externe partijen, ketenpartners, buurgemeenten): als het initiatief voldoende concreet is, wordt het besproken in dit maatwerk omgevingsteam. Mogelijke uitkomsten:
   - ja: planologische procedure kan worden gestart.
   - ja, mits: planologische kan worden gestart, als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.
   - nee, tenzij: initiatief in huidige vorm niet kansrijk. Aangegeven wordt hoe het initiatief met aanpassingen alsnog kansrijk gemaakt kan worden.
   - nee: initiatief niet kansrijk.

   categorieën ja en ja, mits kunnen het participatietraject in.
   categorie nee, tenzij en nee: kunnen na aanpassing opnieuw via coach en ontwikkelteam worden behandeld.
   In dit stadium wordt ook de rol en de benodigde inzet van de gemeente bepaald:
   - Regisseren: sturen op basis van en toetsen aan vastgestelde kaders.
   - Faciliteren: passende initiatieven actief mogelijk maken binnen duidelijke kaders.
   - Inspireren: sturen op globale doelen en partijen inspireren die doelen met goede ontwikkelingen te realiseren.
   - Netwerken: partijen bij elkaar brengen, inzet om ontwikkelingen door de samenleving tot stand te laten brengen op basis van globale doelen.
4. *Participatie.*

5. Afstemmen met casemanager: uitwerken plan ten behoeve van go/no go: uitkomsten participatie en opmerkingen ontwikkelteam verwerken; verkenning gebruikelijke planologische aspecten.
6. Behandeling in college: go / no go
   Principeverzoek met akkoord college nodig? Of is ontwikkelteam gemandateerd om te bepalen wat de procedure in kan en wat nog langs het college moet voor besluitvorming? Als sprake is van medefinanciering door gemeente dan wordt het project zo mogelijk in de begroting opgenomen. Omdat niet alles tegelijkertijd kan, zal de gemeente prioriteiten stellen en projecten zo nodig faseren.
7. Planologische procedure kan worden voorbereid; overdracht naar plantoetsers.
   Planologische procedure.
   Beschrijving initiatief, onderbouwing sectorale aspecten, beschrijven meerwaarde doelen Oostzaan, integrale afweging, waarbij draagvlak in de omgeving een belangrijke rol speelt, maar de eindverantwoordelijkheid voor het waarborgen van ruimtelijke kwaliteit bij de gemeente ligt.

5.4 MONITORING BELEID EN PROJECTEN

Het monitoren van beleid is belangrijk om de doorwerking en het behalen van de beoogde ambities te bepalen. Op basis van de monitoring kan worden bezien of beleid, proces of middelen effectief worden ingezet. Daarnaast kunnen er gedurende de looptijd van de visie nieuwe inzichten en ontwikkelingen zijn, waarin de Omgevingsvisie niet voorziet. Dit kan leiden tot actualisering van de visie.

Ook het projectenprogramma zal periodiek worden geëvalueerd en geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten en nieuwe projecten. Dit organiseren we rondom de begrotingsbehandeling omdat daarmee ook gemeentelijke kosten gemoeid kunnen zijn.
Projecten die bijdragen aan de ruimtelijke visie kunnen in het projectenprogramma worden opgenomen.

5.5 PROJECTEN

Binnen de gemeente worden diverse projecten uitgevoerd met als doel de ambities zoals die in de omgevingsvisie zijn beschreven, een stap verder te brengen. Deze projecten worden in het jaaroverzicht bij de begrotingsbehandeling in beeld gebracht. Zo wordt de voortgang ervan gemonitord en blijft de projectenlijst en de voortgangsbewaking altijd actueel.

1 BIJLAGE ACHTERGRONDEN: SPEELVELD, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Wat zijn de (externe) omstandigheden en ontwikkelingen waarin de visie is opgesteld? Wat komt er op ons af en waar moeten we rekening mee houden?

1.1 INLEIDING

De ontwikkelingen binnen onze gemeente gaan altijd door: een geschikte woning voor iedereen, bereikbaar blijven, voedsel produceren, uitvoering geven aan de afspraken uit het klimaatakkoord, het cultuur- en natuurlandschap in stand houden, voldoende werkgelegenheid in de buurt, ruimte voor vrijetijd bieden en samenleven in een gezonde en veilige omgeving. Uitdagingen binnen een drukker wordende metropool.
Daar komen nieuwe opgaven uit voort als: de sterke punten van de gemeente binnen de metropoolregio versterken, hernieuwbare energie opwekken, circulair omgaan met grondstoffen en bouwmaterialen, meer zorg voor de agrarische bodem, voldoende en energieneutraal bouwen, water vasthouden, meer biodiversiteit en de wens om gezondheid meer centraal te stellen.

De karakteristieke waarden van onze gemeente inspireren ons bij het denken over hoe we deze opgaven combineren en een plek geven.

Er zijn grote transitieopgaves, actuele trends en nieuwe ontwikkelingen die op ons afkomen. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke leefomgeving te houden moeten we ons voorbereiden op de veranderingen die komen. We blijven samen werken aan een toekomstbestendige leefomgeving.

Onze positie binnen de metropool, specifieke aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en wonen en een veelheid aan trends en ontwikkelingen met een ruimtelijke impact voor onze gemeente zijn hierna samengevat.

1.2 POSITIE IN DE METROPOOL

De provincie heeft in haar *Omgevingsvisie NH2050* aangegeven dat zij balans wil tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

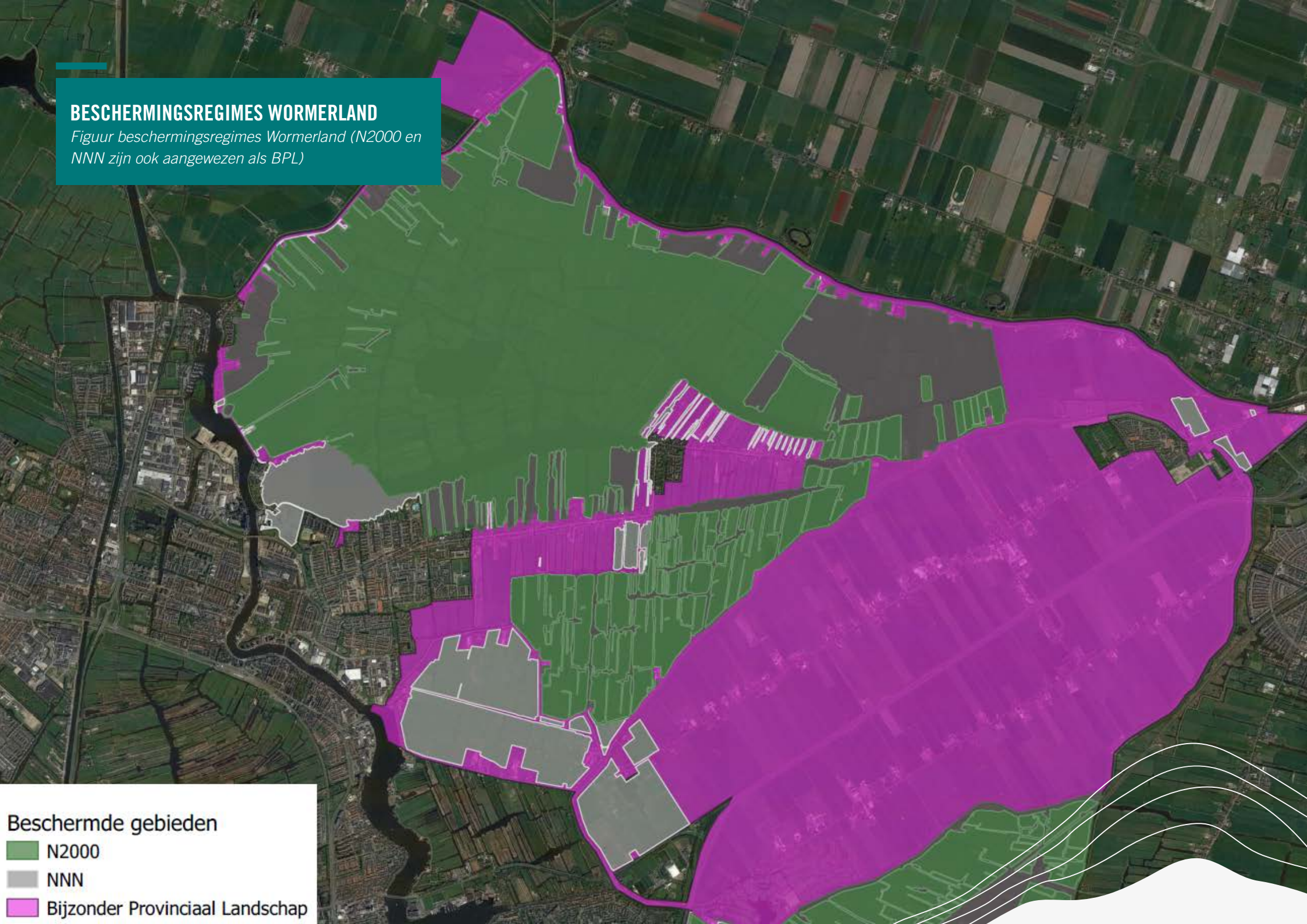
In de visie zijn vijf bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving. Wormerland is onderdeel van het 'metropolitaan landschap'. Het metropolitaan landschap is één van de grote bouwstenen van de beweging Metropool in ontwikkeling. Hier spelen de doelen uit de beweging Natuurlijk vitaal landelijke omgeving een grote rol. Het gaat om onderwerpen als vergroten van de natuurwaarden en het tegengaan van bodemdaling in veenweidegebieden. De groter wordende recreatieve druk op het gebied, de inpassing van energietransitie-opgaven uit de beweging Nieuwe energie en kansen voor gedeeltelijk nieuwe agrarische activiteiten en klimaatadaptatie.

Aandachtspunten voor Wormerland

- Het landschap staat onder druk door de ruimtevraag van stedelijke functies, energietransitie, schaalvergroting in de landbouw, toenemende recreatie en toerisme, en klimaatadaptatie.
- Ruimte voor ontwikkeling van een toekomstbestendig agribusinesslandschap: een landschap waarin de agrarische keten optimaal functioneert en innoveert, passend binnen andere maatschappelijke doelstellingen.
- Klimaatadaptief vermogen van de sector, waaronder voldoende zoet water (zelfvoorziening).
- Bereidheid van de agrarische sector tot verduurzaming, rekening houdend met natuur, landschap en biodiversiteit.
- Behoud en versterking van de kennisinfrastructuur innovatiemogelijkheden.
- Schaalvergroting alleen als die samengaat met economische, maatschappelijke en duurzame ontwikkeling.
- Ruimte voor functiemenging en functiestapeling, mits die bijdragen aan duurzaamheid en aan een economisch sterke sector.
- Logistieke ruimte en fysieke en digitale bereikbaarheid.
- Benutten van vrijkomende agrarische bebouwing voor andere functies of verduurzaming van omliggende bedrijven.
- Vergroten van de biodiversiteit. Meer biodiversiteit draagt bij aan een duurzame agrifoodsector en aan een gezonde leefomgeving. Natuurinclusief ontwikkelen in het agrarisch gebied bestaat onder meer uit het gebruik van natuurlijke plaagbestrijding, circulaire landbouw, het bieden van ruimte aan natuur en het stimuleren van vismigratie.
- Ontwikkelingen mogen het watersysteem niet verslechteren.
- De landbouw draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit en vermindering van emissies van gewasbeschermingsmiddelen en meststoffen naar natuurgebieden en oppervlaktewater door nieuwe en innovatieve teeltsystemen (naast doorvoering van rendementsverbeteringen).
- Vraag en aanbod van hernieuwbare energie bundelen.
- Realisatie van de bestaande NNN en N2000 doelen en goede geleiding van de recreatiegroei.

BESCHERMINGSREGIMES WORMERLAND

Figuur beschermingsregimes Wormerland (N2000 en NNN zijn ook aangewezen als BPL)



De belangrijkste onderwerpen uit de omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening NH2020. Deze regels werken door in omgevingsplannen. Voorbeelden van doorwerking zijn regionale afstemming over stedelijke ontwikkelingen, de ruimtelijke kwaliteitseis, de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 en de aanwijzing tot Bijzonder Provinciaal Landschap. In theorie zijn er ontwikkelingen in het Bijzonder Provinciaal Landschap mogelijk als er sprake is van een groot openbaar belang én er geen alternatieven zijn én de aantasting van de kernkwaliteiten wordt gecompenseerd. De kernkwaliteiten zijn benoemd in bijlage 6 van de Omgevingsverordening.

De mogelijkheden om nieuwe stedelijke ontwikkelingen of kleinschalige woningbouw (waaronder bouwen in de tweede lijn) te realiseren in BPL-gebied binnen de MRA lijken nu vooral theoretisch van aard. Om de mogelijkheden concreet te maken is een provinciale Notitie lintbebouwing in de maak, maar de contouren zijn nog niet duidelijk. Er is wel nadrukkelijk behoefte aan meer gespreksruimte om maatwerk te kunnen leveren: toename gebruikswaarde naast bescherming belevingswaarde.

De verschillende beschermingsregimes (Natura 2000, NatuurNetwerk Nederland en Bijzonder Provinciaal Landschap) leiden tot grote beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen en houden onvoldoende rekening met ontwikkelingen die op het gebied afkomen en de behoefte om hier enige ruimte in te bieden. Het huidige gebrek aan speelruimte voor ontwikkelingen leidt niet tot kwaliteitsverbetering.
De agrarische sector is nodig om het gebied te beheren en de kenmerkende openheid te behouden, maar agrarisch gebruik wordt steeds moeilijker door bodemdaling en de te beschermen natuurwaarden. De woningbehoefte en de recreatiedruk in het gebied neemt toe, maar er is onvoldoende mogelijk om deze druk te geleiden. De nieuwe regelgeving van de provincie houdt onvoldoende rekening met het feit dat kwaliteitsverbetering geld kost. Economische ontwikkelingen en kwaliteitsverbetering (meekoppelkansen) zijn noodzakelijk voor een duurzame toekomst van het gebied. Het gebied is geen museum.

1.3 WONEN

Als startpunt voor de visie op de woningbouw is onder andere een verkennende analyse uitgevoerd van de meest recente ontwikkelingen in Wormerland. Hiermee zijn de onderzoeksgegevens die ten basis lagen aan de woonvisie 2017-2025 geactualiseerd. Andere uitgangspunten voor deze visie op woningbouw zijn het coalitieakkoord 2018-2022 en de woonvisie 2017-2025. In deze paragraaf worden de onderzoeksgegevens samengevat weergegeven en zijn de 4 (hoofd) ambities uit de woonvisie opgenomen. De doelen met ruimtelijke impact, inclusief de doelen in relatie tot onze visie op woningbouw, uit het coalitieakkoord zijn in de vorige paragraaf weergegeven.

Woonvisie 2017-2025
In de woonvisie worden de volgende (hoofd) ambities weergegeven:

1. Voldoende mogelijkheden voor onze inwoners om in de gemeente Wormerland te kunnen (blijven) wonen.
2. Een passende en betaalbare woningvoorraad.
3. Voldoende beschutte, verzorgde en beschermde woonvormen voor senioren en onze inwoners met een zorg- en of ondersteuningsvraag.
4. Verhogen van de kwaliteit en duurzaamheid van de woningvoorraad met behoud van het groene karakter en de identiteit van de gemeente.

Stevige groei
Het aantal huishoudens, en daarmee de woningbehoefte, blijft de komende jaren toenemen, maar de precieze aantallen zijn lastig vast te stellen voor Wormerland. Prognoses houden rekening met woningbouw en verhuistrends in het verleden en fluctueren mee met de oplevering van nieuwbouw. In de meest recente provinciale prognose die van 2019 dateert, is de verwachting dat de gemeente Wormerland in 2030 7.710 huishoudens telt. De woningbehoefte in dat jaar wordt door de provincie geraamd op 7.520 woningen.

Tabel: Bevolkingsaantallen en aantal huishoudens (bron: Provincie Noord-Holland)

WORMERLAND	2019	2025	2030	2040	2019 - 2040	%
BEVOLKING	16.300	16.400	16.500	16.900	600	4
HUISHOUDENS	7.300	7.600	7.700	7.700	400	5

Per januari 2020 telde de gemeente 6.971 woningen. Om te voldoende aan het aantal woningen in 2030 zoals opgenomen in de provinciale prognose is een toevoeging van 549 woningen nodig. Omdat er ook rekening gehouden moet worden met sloop (zoals bijvoorbeeld de sloop van 60 woningen door WormerWonen aan de Watermuntstraat) dient de nieuwbouw hoger uit te komen om de toevoeging te halen. In de periode 2012 t/m 2018 zijn gemiddeld per jaar 15 à 20 woningen gesloopt. Wanneer we de provinciale prognose volgen, resulteert dit een minimale nieuwbouwbehoefte van 565 tot 750 woningen tot 2030. Per jaar betekent dit een bandbreedte van minimaal 56 tot 70 nieuw te bouwen woningen. In de raming ligt het accent in de behoefte op de komende jaren, tot 2025. Daarbij realiseren we ons dat, vanuit het perspectief van Wormerland, de woningbehoefte in de komende jaren in feite oneindig groot is, gezien de krapte aan woningen in de metropoolregio. Naarmate er meer woningen worden gebouwd wordt het vestigingssaldo groter.

Gezien de regionale vraag en de voortgang van de woningproductie op langere termijn gaan we op zoek naar extra plancapaciteit. Hiermee hebben we de ambitie om meer woningen te bouwen, dan waar op basis van de provinciale prognoses (in theorie) behoefte aan is.

Schaarste aan woningen

De aantrekkelijkheid van Wormerland heeft ook een keerzijde. Voor de koopmarkt is sprake van vrije vestiging, dus woningzoekenden uit Wormerland concurreren met woningzoekenden van elders uit de metropoolregio. De schaarste aan woningen in de regio weerspiegelt zich dan ook in de woningprijzen. Zo is er bijvoorbeeld in Wormer vrijwel geen aanbod onder de tweeënhalve ton (huizenzoeker.nl, peilmoment maart 2020). Dat betekent dat de grondprijzen aan de hoge kant zijn voor betaalbare nieuwbouw in het koopsegment.

Verschuiving kwalitatieve vraag

Voor de kwalitatieve vraag geldt dat op korte termijn, tot medio 2025, vooral behoefte is aan rijtjeswoningen. Op langere termijn verschuift de nieuwbouwbehoefte naar vooral (levensloopbestendige) appartementen met lift. Daarnaast is er een zekere vraag naar nieuwbouw van vrijstaande woningen, terwijl er richting 2040 aan tussenwoningen een overschot zou kunnen ontstaan. Een mogelijke verklaring is dat er vanuit starters veel behoefte aan (betaalbare) rijtjeswoningen is, terwijl deze maar met mate vrijkomen. Veel rijtjeswoningen worden nu bewoond door ouderen die relatief weinig verhuizen. Op termijn verandert dat: meer ouderen (de naoorlogse geboortegolf) gaan de woningmarkt verlaten, waardoor er meer rijtjeswoningen vrijkomen. Deze woningen zijn aantrekkelijk voor jongere huishoudens. Hun aantal neemt echter af, waardoor de vraag naar dit type woningen daalt.

Meer betaalbare woningen nodig

Driekwart (75%) van de geraamde behoefte aan netto toevoeging richt zich op koopwoningen met v.o.n.- prijzen van € 285.000,- of meer. Dit zou betekenen dat het overige gedeelte (25%) van de nieuwbouw zich richt op de verschillende huursegmenten en betaalbare koop (tot en met € 285.000,-).

De resultaten van de participatie geven aan dat ‘voldoende betaalbare woningen voor starters’ als groot gemis ervaren wordt. Jongere huishoudens krijgen steeds moeilijker toegang tot de woningmarkt. Jongere huishoudens stellen

noodgedwongen de stap naar een zelfstandige woning uit, of verhuizen naar een andere gemeente. Met een verruiming van de voorraad sociale huurwoningen kan een deel van jongere huishoudens hierin terecht. Een deel van hen verdient echter meer dan de inkomensgrens voor een sociale huurwoning en komt niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, maar verdient vaak te weinig voor een koopwoning. Hierdoor zijn zij meestal aangewezen op de middeldure huur. Het aanbod in het koopsegment tot en met 285.000 is (nagenoeg) niet aanwezig in de gemeente.

Voor de behoefte aan toevoeging van sociale huur zijn de volgende indicaties:

- Voor de komende 20 jaar komt de behoefte aan sociale huur uit op minimaal 30% van de nieuwbouw.
- Voor de komende 5 jaar blijkt deze behoefte niet zozeer uit de woningbehoefte analyse, maar zijn er signalen van schaarste aan sociale huur:
    - Er is, met een mutatiegraad van circa 5%, sprake van een beperkte doorstroming in Wormerland (bij een voorraad van circa 2.000 sociale huurwoningen in Wormerland komen dan ongeveer 100 woningen per jaar vrij).
    - Naast reguliere woningzoekenden worden woningen ook toegewezen aan bijzondere doelgroepen (uitstroom uit beschermd wonen en maatschappelijke opvang) en aan vergunninghouders.
    - Met name voor starters zijn weinig sociale huurwoningen beschikbaar. In Wormerland is 19% van de woningzoekenden een starter, maar slechts 5% van de woningen wordt aan een starter toegewezen. Dit heeft te maken met de huidige systematiek voor woonruimteverdeling. In de regio wordt gewerkt aan een aanpassing van de criteria. Outsiders, waaronder starters, zouden hiermee een grotere slaagkans krijgen.
- Met de realisatie van minimaal 30% sociale huur in de nieuwbouw neemt, rekening houdend met sloop, het aantal sociale huurwoningen in Wormerland toe en blijft het aandeel van sociale huur in de woningvoorraad min of meer op peil (circa 30% van de woningvoorraad).

Meer woningen voor ouderen nodig

Wormerland is ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde en de regio (Zaanstreek/Waterland) iets meer vergrijsd. In Wormerland was in 2018 17% van de huishoudens 75 jaar of ouder. In Nederland was dat 12% en in de regio 13%. Dit aandeel stijgt in Wormerland tot 23% in 2030 en 25% in 2040. Met het toenemen van deze groep groeit ook het aantal huishoudens met een langdurige aandoening die een beperking vormt bij dagelijkse activiteiten. Het betreft huishoudens die zelfstandig (moeten) blijven wonen en die niet in aanmerking komen voor een verpleegplaats. Voor een groot deel van deze huishoudens volstaan aanpassingen in de huidige woning (bijvoorbeeld verhoogd sanitair of een traplift). Zij wonen al in een geschikte woning (levensloopbestendig of gemakkelijk op dit niveau te brengen). Als hogere investeringen nodig zijn (van ongeveer meer dan € 10.000,-) is de woning niet geschikt om met beperkingen te bewonen en is verhuizing te overwegen.

Ook is er een behoefte aan alternatieve vormen van wonen van ouderen die nu nog geen zware zorg nodig hebben. Het gaat om woonvormen met een grote mate van collectiviteit: elkaar opzoeken, gemeenschappelijkheid met behoud van zelfstandigheid.

Daarnaast heeft in 2030 een klein aantal huishoudens zodanige beperkingen dat een vorm van verzorgd wonen wenselijk is. Het betreft mensen die voorheen in een verzorgingshuis terecht konden (intramurale zorg). Om in deze behoefte te kunnen voorzien is het, mede gelet op de personele problemen in de zorg, gewenst om hierop toegesneden woningen nabij een zorgcentrum te lokaliseren.

Ook het aantal dementerenden in Wormerland neemt naar verwachting toe, van 310 personen in 2020 tot 450 personen in 2030. Een toename met bijna 50%. Een deel van hen kan met ambulante zorg zelfstandig blijven wonen, maar

voor een deel is verhuizing naar een beschermde woonvorm noodzakelijk. Voor mensen met dementie zijn er aanvullende (kleinschalige) woonvormen nodig. Deze behoefte wordt geraamd op circa 55 à 60 plaatsen tot 2030. Dat is een toename van 50% ten opzichte van het huidige aantal verblijfsindicaties (WLZ) voor verpleging en verzorging in Wormerland.

Aandachtspunten plancapaciteit
In hoeverre kan en wil Wormerland in de woonbehoefte voorzien? In Wormerland zijn er (potentiële) nieuwbouwplannen voor 1.561 woningen, sterk variërend in de mate van concreetheid. Rekening houdend met een geplande sloop van 355 woningen is sprake van een netto toevoeging van 1.206 woningen. Wanneer we vervolgens uitgaan van een gemiddeld planuitval van 30% kan hiermee in de geraamde woningbehoefte van de provincie worden voorzien.

De voorziene plancapaciteit betreft overwegend zachte plannen. De harde plancapaciteit (bestemmingsplan onherroepelijk) betreft de bouw van 519 woningen en de sloop van 72 woningen; een netto toevoeging van 447 woningen. Van de harde plancapaciteit vallen 151 woningen in het sociale huur segment. Hier staat een voorgenomen sloop van 72 sociale huurwoningen tegenover.

Om in kwantitatieve zin in de behoefte te voorzien zullen dus meerdere zachte plannen met vaart moeten worden doorontwikkeld. We zijn hiervoor afhankelijk van stakeholders voor de realisatie van onze woningbouwplannen. Met name de eventuele ruimte die de ruimtelijke provinciale regelgeving biedt, is een belangrijk aspect voor de haalbaarheid van de zachte plannen die we in de planvoorraad hebben. Momenteel wordt het perspectief op deze ruimte vanuit provinciale regelgeving steeds beperkter.

Uitgesplitst naar woningtype bevat de harde plancapaciteit, voor zover het programma bekend is, een nieuwbouwcapaciteit van 388 appartementen en 139 grondgebonden woningen. De te slopen woningen in de harde plancapaciteit zijn allemaal appartementen. Op korte termijn is de behoefte aan nieuwbouw appartementen vooralsnog beperkt, terwijl hier op langere termijn veel behoefte aan is. Het is verstandig deze al wel te realiseren, en aantrekkelijk te maken voor senioren in rijtjeswoningen die overwegen te verhuizen. De programmering van de (meeste) zachte plannen is nog niet ingevuld. Dit geeft de mogelijkheid om vraag gestuurd te programmeren.

1.4 ONTMOETEN

Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten is belangrijk voor de sociale binding en de gezondheid. Ruimte voor ontmoeten is een randvoorwaarde, zodat sociale netwerken kunnen versterken en eenzaamheid kan worden voorkomen.

Onze leefomgeving bestaat uit door elkaar lopende netwerken:

- Fysieke netwerken met verplaatsing van mensen, goederen, water, dieren, energie en warmte, data en afval;
- Sociale netwerken van familie, vrienden, collega's, verenigingen, belangengroepen. We houden behoefte om elkaar fysiek te ontmoeten;
- Virtuele netwerken die steeds belangrijker worden voor het functioneren van onze samenleving. Waar fysieke netwerken de ruimte vormen, zorgen virtuele netwerken voor de verbanden. Iedereen is online met elkaar verbonden, onafhankelijk van waar men zich bevindt. Kunstmatige intelligentie en robotisering kunnen in de nabije toekomst grote invloed hebben op de inrichting van de leefomgeving.

Onze netwerken en de manier waarop ze gebruikt worden veranderen. Onze manier van leven verandert en de leefomgeving moet daar zo goed mogelijk bij aan sluiten. Dit heeft gevolgen voor het gebruik van de ruimte. Een voorbeeld daarvan is meer functiemenging, minder mobiliteit en meer met elkaar delen. De huidige maatschappij is vrij individualistisch. De verwachting is dat het met elkaar delen in de toekomst naar verwachting vaker voor gaat komen (bijvoorbeeld autodelen).

1.5 GEZONDHEID

Voor de gezondheid en de leefbaarheid is een leefomgeving van belang die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. De ingrediënten voor een gezonde leefomgeving zijn schonere lucht, voldoende groen en water, en genoeg voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, zowel buiten als binnen.

Gezondheid gaat ook over mentale gezondheid, het voorkomen van eenzaamheid is belangrijk voor de gemeente. Mobiliteit en voorzieningen voor ontmoeting spelen een belangrijke rol tegen vereenzaming. Voorzieningen die het sociale netwerk uitbreiden en ondersteunen draagt bij aan de zorg voor elkaar. Voor mobiliteit levert het openbaarvervoer een belangrijke bijdrage, het openbaar vervoer moet laagdrempelig zijn. Ook voorzieningen op loopstand zijn belangrijk. De omgeving moet meer gebruiks- en gemak vriendelijk gemaakt worden voor ouderen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van bankjes.

1.6 ZORG

Een goed zorgsysteem draagt bij aan een gezonde en leefbare omgeving. Hierbij is goede zorg voor zorgbehoevenden en kwetsbare groepen van belang. Op dit moment is de trend dat mensen noodgedwongen langer thuis blijven wonen. Dit geldt niet alleen voor jongeren, maar ook voor mensen met een geestelijke en lichamelijke beperking en dementie. Deze trend in het overheidsbeleid zet door. Dit leidt tot verdere lokalisering van het zorgbeleid. Dit resulteert in een grotere zorgvraag van zorgbehoevende 80-plussers, een groep die groeit in omvang. Lokalisering van het zorgbeleid leidt ook tot mogelijke tekorten aan mantelzorgen en een groeiende behoefte aan andere typen woningen. Daarnaast krijgen verschillende corporaties meer verantwoordelijkheid in het opvangen van kwetsbare groepen. De uitdaging is om de technologische mogelijkheden en vernieuwingen (zoals domotica, consult op afstand en gespecialiseerde woonvoorzieningen) te gaan benutten.

1.7 VEILIGHEID

Een veilige leefomgeving is randvoorwaarde voor een goed leefklimaat. Een veilige leefomgeving gaat over waterveiligheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

De kaders voor sociale veiligheid zijn vastgelegd in het lokale Integraal Veiligheidsplan 2019-2022. Het plan heeft vijf centrale thema's:

- High Impact Crimes
- Georganiseerde criminaliteit
- Criminaliteit en overlast door jongeren
- Personen met verward gedrag
- Cybercrime

Het veiligheidsgevoel is hoog bij onze burgers. Aandachtspunten zijn de aanpak van ondermijning, de aanpak van High Impact Crimes (waaronder woninginbraken) en jeugdoverlast, de aanpak van cybercrime en het optimaliseren van de samenwerking tussen het zorg- en veiligheidsdomein. Daarnaast is er op Eenheidniveau van de Nationale Politie een Integraal Meerjarenbeleidsplan Veiligheid 2019-2022 vastgesteld waarin de thema's ondermijning, het versterken van de ketensamenwerking van het zorg- en veiligheidsdomein, contraterrorisme en het tegengaan van extremisme, polarisering en radicalisering en de aanpak van cybercrime zijn opgenomen. De aanpak van deze vier thema's worden eenheidsbreed opgepakt, maar heeft uiteraard ook invloed op de gemeente.

1.8 WERKGELEGENHEID/ ECONOMIE

Werkgelegenheid is een basisvoorwaarde voor een gezond leven. In de eerste plaats om in levensonderhoud te kunnen voorzien, maar het gaat ook om een zinvolle dagbesteding. Daarom moeten werklocaties bereikbaar zijn voor iedereen. De meeste werkgelegenheid zit buiten de gemeente Wormerland, maar wel in de regio.

Werklocaties moeten gezond, veilig, aantrekkelijk en goed bereikbaar zijn. De trend is dat bedrijvigheid op informele(re) werklocaties, zoals gemengde bedrijventerreinen en woonwijken, toeneemt. Werken hoeft niet meer in een centraal gelegen kantoor. Kennis en informatie zijn immers overal beschikbaar.

Omdat de meeste werkgelegenheid in de metropoolregio Amsterdam zit, is een goede OV-verbinding met de Metropoolregio belangrijk. Dat deze locaties goed bereikbaar zijn vanuit de gemeente is essentieel voor een goed woon- en leefklimaat. Hierbij is een focus op de zogenaamde 'first and last mile' van belang: de bereikbaarheid van de transporthub vanaf huis/ werk en andersom. Voor gemeente Wormerland is deze focus specifiek van belang, gezien de ligging nabij treinstation Wormerveer. Het is van belang dat de bereikbaarheid van dit station voor inwoners/werknemers van gemeente Wormerland met andere mobiliteitsvoorzieningen verbeterd, bijvoorbeeld door de invoering van deelfietsen.

Ook de ontwikkeling van elektrisch fietsen is een trend voor woon-werkverkeer: door voldoende snelfietsroutes (o.a. richting Zaanstad) worden veilige routes gecreëerd en stimuleert het fietsgebruik.

Een andere trend is de toename van 'smart mobility'. Door de inzet van ICT-diensten kunnen reizigers en forensen zich op een steeds slimmere en snellere manier verplaatsen. Effectieve inzet van smart mobility kan de bereikbaarheid van gemeente Wormerland verbeteren.
Als onderscheidende karakteristiek zet de regio in op het versterken en uitbouwen van het onderscheidende profiel van Zaanstreek-Waterland als 'de makers van de metropoolregio Amsterdam' in combinatie met het benutten van het sterke landschap en potentie voor interessante verstedelijking voor het aantrekken van talent en het uitbouwen van toerisme en recreatie (Economische visie en agenda Zaanstreek-Waterland). Het maken wordt hierin breed opgevat en loopt van landbouw, agrifood, bouw, industrie (inclusief moderne, duurzame slimme industrie) en ICT-producten en -diensten. Het omvat dus ook kennisintensieve, innovatieve en duurzame/circulaire maakindustrie en diensten.

De economie van de regio moet toekomstbestendig worden: concurrerend, duurzaam en circulair.

1.9 VRIJE TIJD

Het landschap, waarvan de agrarische sector een belangrijke drager is, vormt een aantrekkelijke basis voor tal van recreatieve activiteiten.

Binnen Wormerland speelt de vrijetijdseconomie een steeds belangrijkere rol. De behoefte aan recreatie (waaronder ook horeca en leisure) wordt steeds groter. Niet alleen van de eigen inwoners, maar ook uit de rest van de Metropool met steeds meer inwoners. De gemeente wil de recreatie beheersbaar laten groeien en de recreatieve infrastructuur daarom aanpassen. Meer recreanten betekent dat de voorzieningen en het recreatieve netwerk daarop toegerust moeten worden.

Er is ook steeds meer vraag naar verblijfsrecreatie. Er zijn de afgelopen jaren steeds meer toeristen naar Nederland gekomen en het is de verwachting dat het aantal toeristen na de Coronacrisis weer verder zal groeien. Hier is sprake van zowel een economische kans als een spanningsveld met rust en natuur.

1.10 AGRARISCH GEBRUIK

De veranderingen in het klimaat, daling van de veenbodem, verzilting, uitputting of juist overbemesting van de bodem door de landbouw en de druk op de ruimte noodzaken tot een dialoog met de agrarische sector.
Om de opwarming van de aarde te remmen moet de CO2-uitstoot worden tegengegaan. De veenweidegebieden worden door bodemdaling voor veeteelt steeds minder bruikbaar. Daarom onderzoekt bijvoorbeeld het Innovatie Programma Veen (IPV) vormen van duurzaam landgebruik waarbij het onder natte omstandigheden mogelijk is om een agrarisch rendabel bedrijf te behouden in het veenweidegebied.

Herstel van de soortenrijkdom (zowel planten als dieren) is nodig voor een duurzame voedselproductie en een gezonde leefomgeving. De biodiversiteit is van cruciaal belang. Soorten en ecosystemen zorgen voor de productie van zuurstof, afbraak van dode dieren en planten, bestuiving van planten (waaronder landbouwgewassen), waterzuivering en het beheersen van plagen.

Het aantal boeren in het de gemeente neemt af. Bedrijven worden vaak overgenomen door hobbyboeren, hierdoor neemt het beheer van het open (veenweide)gebied ook af. Boeren die stoppen vaak met zoeken naar mogelijkheden om andere functies en nevenactiviteiten toe te staan op de boerderij en in bijgebouwen.

Ze richten zich meer op recreatief gebruik van het gebied en natuurbeleving.

In het historische veenweidelandschap zijn de agrariërs ook natuurbeheerder en staat het landschap steeds meer in het teken van recreatie. In de droogmakerij zijn de agrariërs vooral voedselproducent, maar ook beheerders van het open landschap.

1.11 CULTUURHISTORIE EN NATUUR

We ontlenen onze kenmerkende identiteit voor een belangrijk deel aan fysiek en immaterieel erfgoed. Versterking van cultuurhistorische waarden van gebieden en behoud van fysiek erfgoed is daarom van groot belang.

Er wordt ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het oer-Hollandse landschap. De identiteit van gebieden staat centraal. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering is ongewenst en wordt tegengegaan. Het mogelijke verlies van de kenmerkende structuur en openheid van de gemeente is hierin een spanningsveld.

Grote delen van het buitengebied zijn aangemerkt als Natuurnetwerk en deels als Natura-2000, zoals het Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder in Wormerland. In feite zijn het cultuurlandschappen, die steeds minder geschikt zijn voor agrarisch gebruik. Als de open veenweidegebieden niet agrarisch gebruikt of beheerd worden, verruigt het gebied. Het herbestemmen naar nieuwe duurzame functies is belangrijk voor behoud van vrijkomend erfgoed. Een belangrijk aandachtspunt bij herbestemmen is het behoud van de uitstraling.

1.12 TRANSITIE NAAR DUURZAME ECONOMIE EN SAMENLEVING

De transitie naar een duurzame economie en samenleving is een ingrijpende ontwikkeling. Deze transitie verandert de manier van leven, wonen, werken, verplaatsen, recreëren, produceren en consumeren. Er zijn twee fundamentele transities nodig: een energie-transitie (om het gebruik van fossiele brandstoffen tot bijna nul te reduceren) en de transitie naar een meer circulaire economie (om de uitputting van grondstoffen en de uitstoot van reststoffen te verminderen).

Voor een duurzame energievoorziening zijn we aangewezen op hernieuwbare energie en warmte. De energieproductie wordt weer deels lokaal, huizen en gebouwen gaan van het aardgas. Daarbij moet deze transitie voor de bestaande en nieuwe woningen ook nog betaalbaar blijven. De ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming kunnen vergaande ruimtelijke consequenties hebben. Of het nu gaat over windturbines, zonneweiden, geothermie, warmte- en koudenetten of over CO2-opslag. Ook is aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk

(bijvoorbeeld van gas naar waterstof en een veel grotere capaciteit van het elektriciteitsnetwerk). Denk hierbij ook aan een laadinfrastructuur voor elektrische auto's en zonnepanelen op gebouwen. Tenslotte ligt er een grote opgave in het verduurzamen van gebouwen. Energietransitie gaat immers over energie besparen, duurzame energiebronnen en zuinig omgaan met fossiele brandstof. Er wordt hard gewerkt aan een Regionale Energiestrategie (RES) binnen de energieregio Noord-Holland -Zuid. Op gemeenteniveau wordt een Warmte Transitie Visie (WTV) opgesteld.

1.13 KLIMAATADAPTATIE

De grootste gevolgen van klimaatverandering zijn wateroverlast door piekbuien en zeespiegelstijging), verdroging en hittestress. De opwarming van de aarde kan daarnaast ook negatieve invloed hebben op de waterkwaliteit. De fysieke leefomgeving moet hierop worden aangepast. Minder verharding helpt bij de afvoer van wateroverlast.

Om hittestress in ons bebouwd gebied te verminderen, helpt onder andere meer groen. Ook is groen voor het herstel van de biodiversiteit. Klimaatadaptatie is een opgave voor iedereen. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier onderzoekt waar het watersysteem onder druk staat en adviseert over aanpassingen. Wij maken een Uitvoeringsplan Klimaatadaptatie.

Gemeente
Wormerland
Witteveen
Bos
RHO ADVISEURS

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/01
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	14 december 2021
Portefeuillehouder	R.J.G. Berkhout
Opsteller	F. Frowijn
Afdeling/team	Ruimte
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Vaststellen Omgevingsvisie Wormerland

Kern van het voorstel
Op 30 juni 2020 stelde de gemeenteraad het Koersdocument Omgevingsvisie Wormerland vast. Met het Koersdocument heeft de raad richting gegeven aan de op te stellen Omgevingsvisie en zijn de belangrijkste thema's voor de fysieke leefomgeving van Wormerland vastgelegd. Na de vaststelling van het Koersdocument is verder gewerkt aan de Omgevingsvisie Wormerland. In de Omgevingsvisie legt de gemeente de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Na het gereedkomen van de ontwerp-Omgevingsvisie Wormerland is deze ter inzage gelegd en ter kennisname aangeboden aan de gemeenteraad. De zienswijzen op de ontwerp-Omgevingsvisie zijn verwerkt in een nota van beantwoording. De raad wordt voorgesteld om met inachtneming van deze nota van beantwoording de Omgevingsvisie Wormerland vast te stellen.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. De Structuurvisie Wormerland 2025 (vastgesteld 21-10-2014) in te trekken. 2. De Nota van beantwoording zienswijzen (kenmerk: 383909) vast te stellen. 3. De Omgevingsvisie (inclusief de Visiekaart) Wormerland (kenmerk: 383909), gewijzigd t.o.v. de ontwerp-omgevingsvisie, vast te stellen als structuurvisie o.b.v artikel 2.1 van de Wro.

Bijlagen
B1: Omgevingsvisie Wormerland (kenmerk: 383909) B2: Visiekaart Omgevingsvisie Wormerland (kenmerk: 383909) B3: Nota van beantwoording Omgevingsvisie Wormerland (kenmerk: 383909) B4: Ontwerp-omgevingsvisie Wormerland met aangebrachte wijzigingen (kenmerk: 383909)

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Aanleiding Op 1 juli 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Daarin wordt alle bestaande wetgeving over de fysieke leefomgeving samengebracht en eenvoudiger gemaakt. Er komt één samenhangend stelsel van omgevingsrecht. Het doel van de Omgevingswet is dat het voor alle gebruikers eenvoudiger, duidelijker, beter en sneller gaat. Dit doel wordt bereikt door: • Inwoners en ondernemers meer ruimte te geven voor hun eigen initiatieven. • Gemeenten meer mogelijkheden te bieden om lokale afwegingen te maken. • Alle gebruikers van de Omgevingswet, van inwoners tot raadsleden, over dezelfde informatie te laten beschikken. De Omgevingswet verplicht tot het opstellen van een Omgevingsvisie. **Wat is een omgevingsvisie** In de omgevingsvisie legt de gemeente de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Een omgevingsvisie is een richtinggevend en kaderstellend instrument. Een Omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. De gemeente stelt één Omgevingsvisie vast voor het hele grondgebied. Hoe de gemeente een omgevingsvisie opstelt, is vormvrij. Een Omgevingsvisie is zelfbindend voor de gemeente en bindt burgers en marktpartijen niet direct. Dat doet het Omgevingsplan. Als opvolger van alle bestemmingsplannen wordt ook één Omgevingsplan opgesteld voor het hele gemeentelijke grondgebied. De uitspraken in de Omgevingsvisie zijn richtinggevend en vragen uitwerking, zowel thematisch als gebiedsgericht. Daarbij zullen steeds opnieuw ruimtelijke en financiële afwegingen moeten worden gemaakt. **Het traject** De opdracht tot het opstellen van de Omgevingsvisie Wormerland is in juni 2019 gegund aan het consortium Witteveen+Bos, Atrivé en Rho Adviseurs (Witteveen+Bos). Op 30 juni 2020 stelde de gemeenteraad het Koersdocument Omgevingsvisie Wormerland vast. Dit Koersdocument was het resultaat van een intensieve participatieperiode waarin samen met inwoners, ondernemers en stakeholders is gewerkt aan een toekomstvisie voor Wormerland. Met het Koersdocument heeft de raad richting gegeven aan de op te stellen Omgevingsvisie en zijn de belangrijkste thema’s voor de fysieke leefomgeving van Wormerland vastgelegd.

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Na de vaststelling van het Koersdocument is verder gewerkt aan de Omgevingsvisie Wormerland. Daarbij is de ontwerp-Omgevingsvisie breed binnen de ambtelijke organisatie besproken. Er heeft een informele bespreking in het college plaatsgevonden en gesprekken met afzonderlijke wethouders. Er hebben presentaties en besprekingen van conceptversies plaatsgevonden. Partners zijn meegenomen in het traject tot het opstellen van de ontwerp-Omgevingsvisie. Al deze besprekingen hebben geleid tot tal van wijzigingen ten opzichte van eerdere versies met als resultaat dat in mei de ontwerp-Omgevingsvisie Wormerland ter inzage kon worden gelegd. Na deze zienswijzenperiode is gewerkt aan een nota van beantwoording en is de ontwerp-Omgevingsvisie op onderdelen aangepast (zie ook bijlage B4) zoals verwoord in de nota van beantwoording hetgeen heeft geresulteerd in de Omgevingsvisie Wormerland die nu ter vaststelling voorligt. Na vaststelling van de Omgevingsvisie Wormerland, vervangt deze de Structuurvisie Wormerland 2025, die is vastgesteld op 21 oktober 2014. **Opbouw Omgevingsvisie** De Omgevingsvisie Wormerland bestaat uit een aantal onderdelen. In hoofdstuk 2 worden de identiteit en kernwaarden beschreven. In hoofdstuk 3 worden de hoofdthema's uitgewerkt die voor de hele gemeente gelden. Per thema wordt verwoord wat er speelt en wordt de visie beschreven. De visie is in hoofdstuk 4 uitgewerkt per deelgebied. Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de uitvoering. **Inhoudelijk** Een Omgevingsvisie is een strategisch ruimtelijk beleidskader voor de lange termijn. Deze strategische keuzes zijn veelal als ambitie geformuleerd waarbij nog invulling moet worden gegeven aan de concrete uitwerking. Deze ambities moeten dan ook worden gelezen als een inspanningsverplichting en als een krachtig verhaal om een beweging op gang te brengen. De mate waarin deze beweging op gang komt, is immers afhankelijk van veel factoren en partijen waarop wij geen volledige invloed hebben. De Omgevingsvisie bevat geen grote en abrupte koerswijzigingen ten opzichte van de Structuurvisie Wormerland. Tegelijk dienen zich inmiddels wel nieuwe vragen, uitdagingen en kansen aan. De Omgevingsvisie bouwt daarom voort op de Structuurvisie Wormerland 2025, maar voegt er ook nieuwe accenten en inzichten aan toe. De belangrijkste nieuwe accenten zijn: • De Omgevingsvisie is veelomvattender dan de structuurvisie, conform de bredere en meer integrale doelstellingen van de Omgevingswet. • In de Omgevingsvisie is meer recent vastgesteld ruimtelijk beleid geïntegreerd. • De Omgevingsvisie legt meer nadruk op sociale opgaven. • De Omgevingsvisie redeneert, meer dan de Structuurvisie, vanuit een hoger schaalniveau. Grote opgaven zoals woningbouw, energie en mobiliteit worden gezamenlijk opgepakt en versneld binnen de Metropoolregio Amsterdam en met Rijk en de provincie. • Klimaatbestendigheid en de energietransitie hebben een plek gekregen in de Omgevingsvisie. De thema's die centraal staan in de Omgevingsvisie en die in hoofdstuk 3 worden uitgewerkt zijn: • Wonen: belangrijk is het realiseren van minimaal 70 nieuwbouwwoningen per jaar gemiddeld tot 2030;

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
• Cultuurhistorie en bebouwd gebied: belangrijk is dat cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit een (nog) belangrijkere rol gaat vervullen bij het versterken van de identiteit en ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente; • Landelijk gebied, natuurgebieden en groen: belangrijk is het behoud en de verdere versterking van het waardevolle veenweidegebied en de droogmakerijen; • Recreatie en toerisme: belangrijk is dat gevolg wordt gegeven aan de nota Recreatie en toerisme Wormerland 2020-2028; • Veiligheid en bereikbaarheid: belangrijk is een gezonde en veilige fysieke leefomgeving incl. aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming; • Energie en duurzaamheid: belangrijk zijn de energietransitie en de RES, de Transitievisie Warmte, de Wijkuitvoeringsplannen en klimaatadaptatie; • Voorzieningen: het op peil houden, uitbreiden en de bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk voor het behoud van een goed woon- en leefklimaat; • Sociaal domein: Wormerland zet in op vier speerpunten: gezonde leefstijl, mentale gezondheid, gezond ouder worden en gezonde leefomgeving; • Maatschappelijke participatie en samenleving: er is in Wormerland een samenhangend en breed activiteiten- en voorzieningenaanbod in onderwijs, sport en cultuur; • Ruimtelijke kwaliteit: een goede ruimtelijke kwaliteit is belangrijk, omdat dit een basisvoorwaarde is voor een goed woon- leef- en ondernemersklimaat. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens een visie geschetst voor deelgebieden (de droogmakerijen, het veenweidegebied, het natuurgebied, het stedelijk gebied enzovoort) met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Belangrijke zaken die worden genoemd zijn: het behoud en versterken van de veenweidegebieden en de droogmakerijen, het vergroten van de recreatieve mogelijkheden, het kwantitatief en kwalitatief inspelen op de woningbehoefte en werken aan een veilige en gezonde leefomgeving, rekening houden met cultuurhistorische waarden, het concentreren van voorzieningen, inspelen op duurzame mobiliteit, de energietransitie en de transformatie van de Zaanoever. **De uitvoering** Een omgevingsvisie zet de hoofdlijnen voor de toekomst uit. In lijn met de Omgevingswet gaan we werken met omgevingsprogramma’s en het omgevingsplan als uitwerkingsinstrumenten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de rol van de gemeente en die van initiatiefnemers. De rol van initiatiefnemers verandert en wordt pro-actiever. Van oudsher ging de gemeente over de regie bij initiatieven. Dat wordt veel meer faciliterend.

Alternatieven (incl. argumenten)
De gemeenteraad kan de Omgevingsvisie (op onderdelen) amenderen.

Risico’s (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Tijd: Het opstellen van een omgevingsvisie is een verplichte taak van de gemeente. Een gemeente moet uiterlijk in 2024 een omgevingsvisie hebben vastgesteld voor haar grondgebied.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Beheersmaatregel: De werkzaamheden voor de Omgevingsvisie Wormerland waren zo gepland dat de raad tijdig de Omgevingsvisie zou kunnen vaststellen. Daarom is eraan gewerkt om in april van 2021 de ontwerp-Omgevingsvisie op te leveren die kon worden vastgesteld door het college, kon worden vrijgegeven voor zienswijzen en aangeboden kon worden aan de raad (18 mei 2021). Na de zienswijzenperiode (6 weken) zijn de ontvangen zienswijzen beantwoord in een Nota van beantwoording. Deze Nota van beantwoording dient te worden betrokken bij de besluitvorming door de raad omtrent de vaststelling van de Omgevingsvisie Wormerland in de raadsvergadering waarna de Omgevingsvisie zal worden gepubliceerd.

Financiële gevolgen	
Toelichting Voor het opstellen van de omgevingsvisie heeft de raad € 200.000 beschikbaar gesteld. Uit de Omgevingsvisie Wormerland zelf vloeien geen directe uitvoeringskosten voort. Het betreft immers een visie, geen ruimtelijk project. De realisatie van de beschreven ambities is te zijner tijd mede afhankelijk van de beschikbare financiële middelen hiervoor, ook bij Rijk, provincie en regiopartijen. De werkelijk gemaakte kosten voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn momenteel circa € 170.000. Het restant van het budget van € 30.000 wordt gereserveerd voor het opstellen van de Gebiedsvisie Neck-Oost, als nadere specifiek uitwerking van de Omgevingsvisie.	
Kosten	€ 200.000 Incidenteel
Dekking binnen begroting?	Ja

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
N.v.t.

Communicatie
Er is gecommuniceerd over de ter inzagelegging van de ontwerp-Omgevingsvisie Wormerland en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Na de besluitvorming in de raad zullen eventuele amendementen worden verwerkt en zal de vastgestelde Omgevingsvisie online worden gepubliceerd op Ruimtelijkeplannen.nl. Ook zal door Rho Adviseurs een publieksvriendelijke website van de omgevingsvisie worden gemaakt, die wij zullen ontsluiten via de webtsite. Binnen de gemeentelijke communicatie-kanalen zal aandacht gegeven wordt aan deze publieksvriendelijke versie.

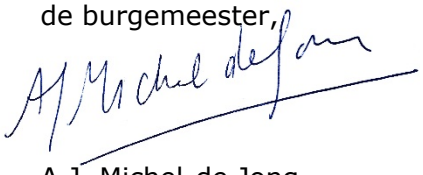
Participatie
Ja Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Vroegtijdig samenwerken vergroot de kwaliteit van oplossingen en zorgt ervoor dat verschillende perspectieven, kennis en creativiteit op tafel komen. Zo kan participatie zorgen voor meer draagvlak, betere besluiten en tijdwinst. Daarom is extra ingezet op een zorgvuldig participatieproces. De ontwerp-Omgevingsvisie Wormerland is opgesteld in samenwerking met partners. Door Covid-19 zijn veel geplande fysieke bijeenkomsten omgezet in online-bijeenkomsten. Er zijn gesprekken georganiseerd met vertegenwoordigers van regiogemeenten, de provincie en met belangengroeperingen voor groen, milieu, bedrijfsleven, zorg enzovoorts.

Juridische aspecten en beleidskader
- Artikel 3.1, eerste lid, van de Omgevingswet (beoogde inwerkingtreding 1 juli 2022): De gemeenteraad is verplicht om een omgevingsvisie op te stellen. In artikel 3.2 staan vervolgens de minimale vereisten genoemd. De gemeentelijke omgevingsvisie is verder vormvrij maar moet digitaal raadpleegbaar zijn op het Digitaal Stelsel Omgevingswet. - Artikel 2.1 van de nog vigerende Wet ruimtelijke ordening: De gemeenteraad stelt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het gehele grondgebied van de gemeente één of meer structuurvisies vast waarin de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid zijn vastgelegd. - Wet milieubeheer, artikel 7.8 en 7.9: In deze artikelen zijn vereisten voor de start van de m.e.r.-procedure opgenomen. Als in de omgevingsvisie belangrijke nieuwe keuzes met een bepaalde impact worden gemaakt dient zo'n m.e.r.-traject te worden gevolgd (bv. nieuwe grotere woningbouwlocaties, aanleg/aanpassing hoofdwegenstructuur, windturbines, etc). Hiervan is in de omgevingsvisie Wormerland geen sprake. - De structuurvisie is alleen bindend voor het bestuursorgaan dat de structuurvisie heeft vastgesteld. Alleen dat orgaan kan dus ook besluiten over afwijking of wijziging van een structuurvisie. Voor de uitvoerende bestuursorganen, ook als zij van een lagere overheid zijn, is het een leidraad, waarmee zij 'rekening moeten houden' bij hun besluitvorming. De structuurvisie biedt burgers dus zicht op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, maar zij kunnen daaraan geen rechten ontlenen: het bevat geen bindende normen. Het is 'slechts' een beleidsnota met een indicatief karakter. De structuurvisie is daarom ook op de negatieve lijst van artikel 8.5 Algemene wet bestuursrecht (Awb) geplaatst (er kan geen beroep worden ingesteld). Dat voorkomt onduidelijkheden over uitspraken in de structuurvisie die mogelijk als besluit in de zin van artikel 1:3 Awb zouden kunnen worden opgevat.

Duurzaamheid en klimaataspecten
De omgevingsvisie dient een samenhangende visie te zijn waarin verschillende maatschappelijke opgaven samenkomen. Dat betekent dat onderwerpen als klimaatadaptatie, energietransitie, circulaire economie, duurzame landbouw maar ook gezondheid en (duurzame) mobiliteit een belangrijke plek hebben gekregen in deze toekomstvisie. De omgevingsvisie draagt daarom bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van de gemeente.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,



R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Vaststellen Omgevingsvisie Wormerland

RV-nummer: 2022/01
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 14-12-2021

Besluit

1. De Structuurvisie Wormerland 2025 (vastgesteld 21-10-2014) in te trekken.
2. De Nota van beantwoording zienswijzen (kenmerk: 383909) vast te stellen.
3. De Omgevingsvisie (inclusief de Visiekaart) Wormerland (kenmerk: 383909), gewijzigd t.o.v. de ontwerp-omgevingsvisie, vast te stellen als structuurvisie o.b.v artikel 2.1 van de Wro.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

OMGEVINGSVISIE WORMERLAND

RHO ADVISEURS

februari 2022
Uitgave: gemeente Wormerland
Foto's: gemeente Wormerland, tenzij anders vermeld

Bezoekadres
Koetserstraat 3
1531 NX Wormer
Postadres

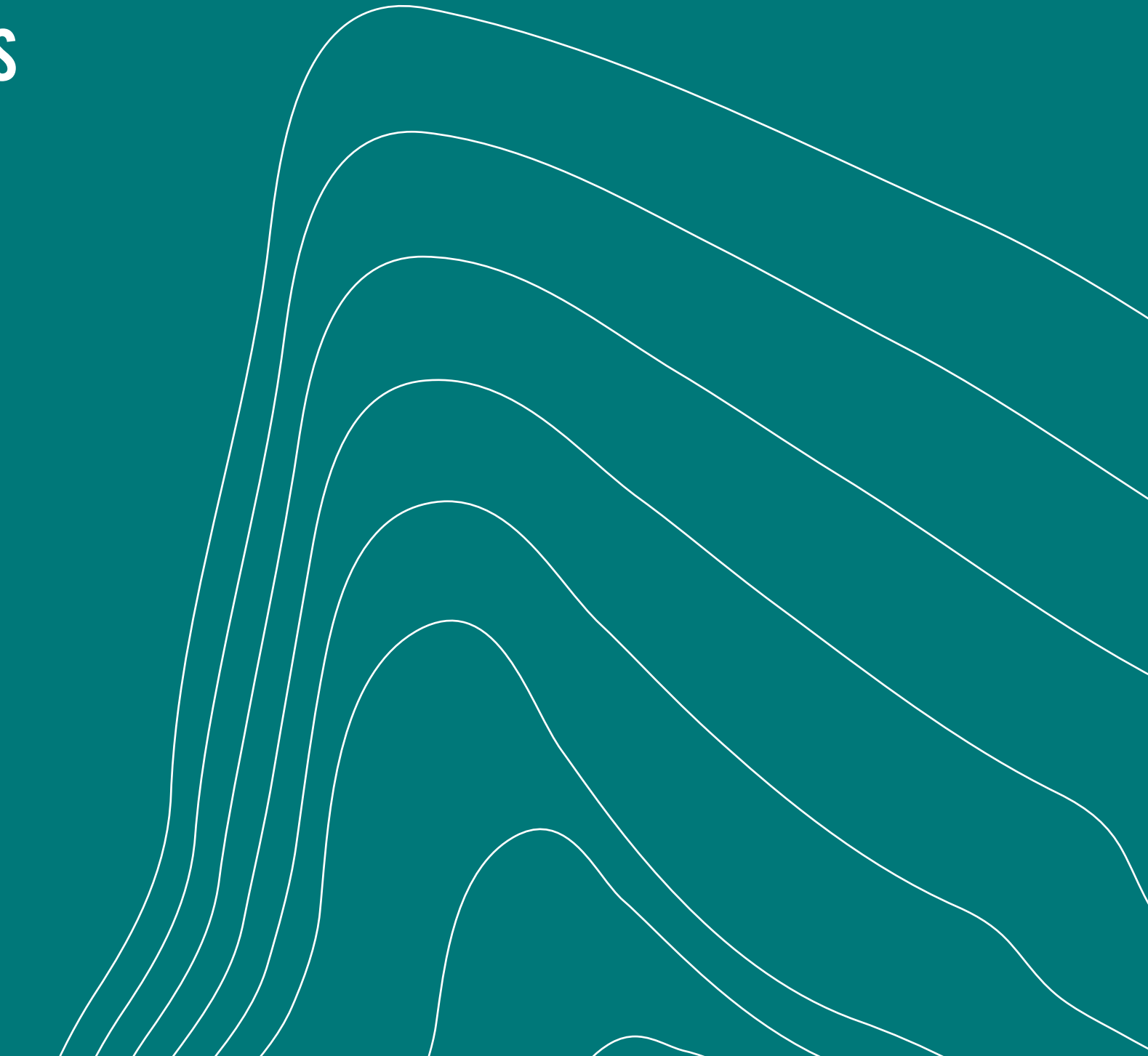
Postbus 20
1530 AA Wormer

Tel. 075 651 21 00
E-mail antwoord@wormerland.nl
www.wormerland.nl

Gemeente Wormerland

Witteveen Bos

RHO ADVISEURS



INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**	**5**
1.1	Wat is de aanleiding voor de omgevingsvisie?	5
1.2	Wat is de functie van een omgevingsvisie?	6
1.3	Uit welke onderdelen bestaat de visie en hoe wordt die ontsloten?	7
1.4	Hoe komen we tot de omgevingsvisie?	8
1.5	Doel visie	8
1.6	Leeswijzer	8
2	**WORMERLANDSE IDENTITEIT**	**9**
2.1	Kleinschalig en dorps	10
2.2	Weids en landelijk gebied	10
2.3	Natuur en groen	10
2.4	Wonen	10
3	**VISIE WORMERLAND (THEMATISCH)**	**11**
3.1	Wonen	12
3.2	Cultuurhistorie en bebouwd gebied	14
3.3	Landelijk gebied, natuurgebieden, groen en water	14
3.4	Recreatie en toerisme	15
3.5	Veiligheid en bereikbaarheid	15
3.6	Energie en duurzaamheid	16
3.7	Voorzieningen	18
3.8	Sociaal domein en gezondheid	18
3.9	Maatschappelijke participatie, werkgelegenheid en samenleving	18 19
3.10	Ruimtelijke kwaliteit	
4	**VISIE WORMERLAND (GEBIEDSGERICHT)**	21
4.1	Droogmakerij	21
4.2	Veenweidegebied	22
4.3	Natuurgebied / Natura 2000	24
4.4	Stedelijk gebied	24
4.5	Transformatielocatie / mogelijke transformatielocatie	26
4.6	Centrum	27
4.7	Woonzorg-servicegebied	27
4.8	Stations	27

4.9 Werklocatie 28
4.10 Leisure / versterken poortfunctie 28
4.11 Bebouwingslint in veenpolderlandschap 30
4.12 Bebouwingslint in droogmakerij 30
4.13 Zaanoever 31
4.14 Stelling van Amsterdam 31
4.15 Landmarks 31
4.16 Natuurverbinding 33
4.17 Energietransitie / netwerk elektriciteitsvoorziening 33
4.18 Zoekgebieden opwekken hernieuwbare energie 33
4.19 Hoofdinfrastructuur 33
4.20 Nieuwe verbinding 35
4.21 Recreatief (knooppunten)netwerk 35

5 UITVOERING 37
5.1 Samen 37
5.2 Spelregels nieuwe ontwikkelingen 38
5.3 Stappenplan initiatieven 39
5.4 Monitoring beleid en projecten 40
5.5 Projecten 40

1 BIJLAGE ACHTERGRONDEN: SPEELVELD, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 41
1.1 Inleiding 41
1.2 Positie in de metropool 42
1.3 Wonen 44
1.4 Ontmoeten 47
1.5 Gezondheid 48
1.6 Zorg 48
1.7 Veiligheid 48
1.8 Werkgelegenheid/ economie 49
1.9 Vrije tijd 49
1.10 Agrarisch gebruik 50
1.11 Cultuurhistorie en natuur 50
1.12 Transitie naar duurzame economie en samenleving 50
1.13 Klimaatadaptatie 51

1 INLEIDING

1.1 WAT IS DE AANLEIDING VOOR DE OMGEVINGSVISIE?

De karakteristieke lintdorpen, unieke veenweidegebieden met cultuurhistorische elementen en een weidse droogmakerij vormen een bijzondere en prettige woon- en werkomgeving in de gemeente Wormerland. Een gemeente met een landelijk karakter, opgenomen in het grootstedelijk netwerk van de metropoolregio Amsterdam. Verschillende ambities zal de gemeente Wormerland nastreven in goede samenwerking met de partners binnen de Metropoolregio Amsterdam en de MRA-deelregio Zaanstreek-Waterland.

De druk op de fysieke leefomgeving in de gemeente neemt toe. De vraag naar woningen en een gezonde en sociale leefomgeving, de wens tot recreatie, economische groei en diverse duurzaamheidsambities vragen om een integrale aanpak om de kwaliteiten van de gemeente te behouden. De gemeente wil samen met haar inwoners en gebruikers van het gebied komen tot gedragen, evenwichtige en integrale oplossingen voor ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie werkt aan een nieuwe Omgevingswet. De komst van de Omgevingswet heeft een grote impact op het beleid voor de fysieke leefomgeving. De doelstelling is integraal, eenvoudig en beter. Met de komst van de Omgevingswet wordt de rol van de samenleving groter. De Omgevingsvisie speelt daarbij een belangrijke rol. In de omgevingsvisie legt de gemeente de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving in één samenhangende visie op strategisch niveau vast.

1.2 WAT IS DE FUNCTIE VAN EEN OMGEVINGSVISIE?

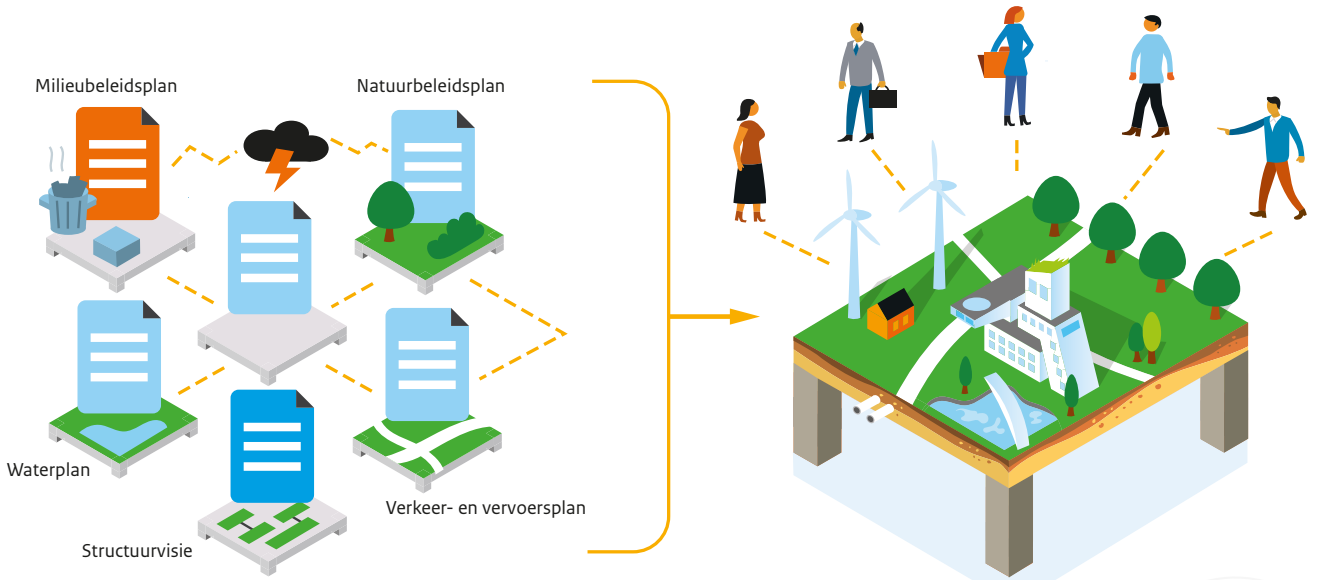
Hoofddoel van de omgevingsvisie is ‘het bereiken en in standhouden van een veilige, gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit’. De visie is geen gedetailleerd plan maar toont de hoofdlijnen voor het langetermijnbeleid. Het is de integrale kapstok van het beleid voor de fysieke leefomgeving.

De omgevingsvisie geeft antwoorden op diverse vragen. Hoe willen we dat onze gemeente er in de toekomst uitziet? Welke ontwikkelingen komen er op ons af en wat is er nodig om de komende jaren prettig te kunnen wonen, werken en recreëren? Hoe houden we de kernen leefbaar en wat kunnen we met elkaar doen om de gemeente duurzamer en gezonder te maken? Hoe gaan we dat samen doen en wat gaan we concreet doen?

Een deel van de ambities kan door de gemeente zelf worden uitgevoerd. Daarnaast zijn we voor een groot deel ook afhankelijk van initiatieven. Als gemeente vinden wij het belangrijk om grip te houden op deze initiatieven en activiteiten. Dragen deze bij aan de gezamenlijke doelen en ambities uit de omgevingsvisie? Wie bepaalt of een initiatief een goed initiatief is? Het is logisch dat niet alles overal kan. Hoe zorgen we voor een duidelijke visie, zonder dat alles dichtgetimmerd is?

We gebruiken onze omgevingsvisie als richtinggevend instrument voor te maken afwegingen en keuzes. Met de omgevingsvisie willen we iedereen, die actief is in onze leefomgeving, inspireren om ideeën waar te maken die passen in de visie.

Om initiatieven samen voor elkaar te krijgen, is het belangrijk dat de uitnodiging zo open mogelijk is met zo min mogelijk beperkingen. Tegelijkertijd blijft sturing een belangrijk middel. Het is van belang dat ontwikkelingen elkaar versterken en niet beperken. Bovendien is het belangrijk om het eigene van het gebied te behouden: de identiteit en de kernwaarden waar we trots op zijn. De gemeente is verantwoordelijk voor het bewaken van de samenhang en de kwaliteit en stuurt daarop om gezamenlijke doelen te behalen.
De gemeente is eindverantwoordelijk voor de integrale afweging van initiatieven. Deze integrale samenhang in beleid is een omslag in wijze van beleidsvoering, waar eerder het beleid versnipperd was over verplichte sectorale beleidsplannen (zie ook afbeelding 1.1).



Nu

De huidige wet- en regelgeving voor de fysieke leefomgeving is versnipperd en verspreid over verplichte sectorale beleidsplannen. Het overzicht ontbreekt daardoor en soms botsen de plannen.

Straks

De integrale omgevingsvisie zorgt voor samenhang. Het geeft ook aan wat het verantwoordelijke bestuursorgaan zelf doet en wat de verantwoordelijkheid van anderen is.

Afbeelding 1.1 Integrale afweging in de Omgevingsvisie, Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

We kunnen initiatieven stimuleren en ontwikkelingen mogelijk maken, door integraal te werken en vooral samen te werken met inwoners, ondernemers, (semi) overheden, organisaties en overige belanghebbenden.

Het koppelen van initiatieven die uitvoering geven aan de visie biedt volop kansen. Daarbij is het belangrijk om keuzes te maken en (gebiedsgerichte) prioriteiten te stellen. Hiermee kunnen we concreet richting geven aan ruimtelijke ontwikkelingen.

De visie kan door het college in programma's worden uitgewerkt. Programma's maken de doelen van een omgevingsvisie concreet. Hierin staat wat we willen uitvoeren, hoe we het uitvoeren en hoe we dit financieel dekken. Regels die nodig zijn voor het borgen van de visie zetten we in het omgevingsplan (zie afbeelding 1.2).

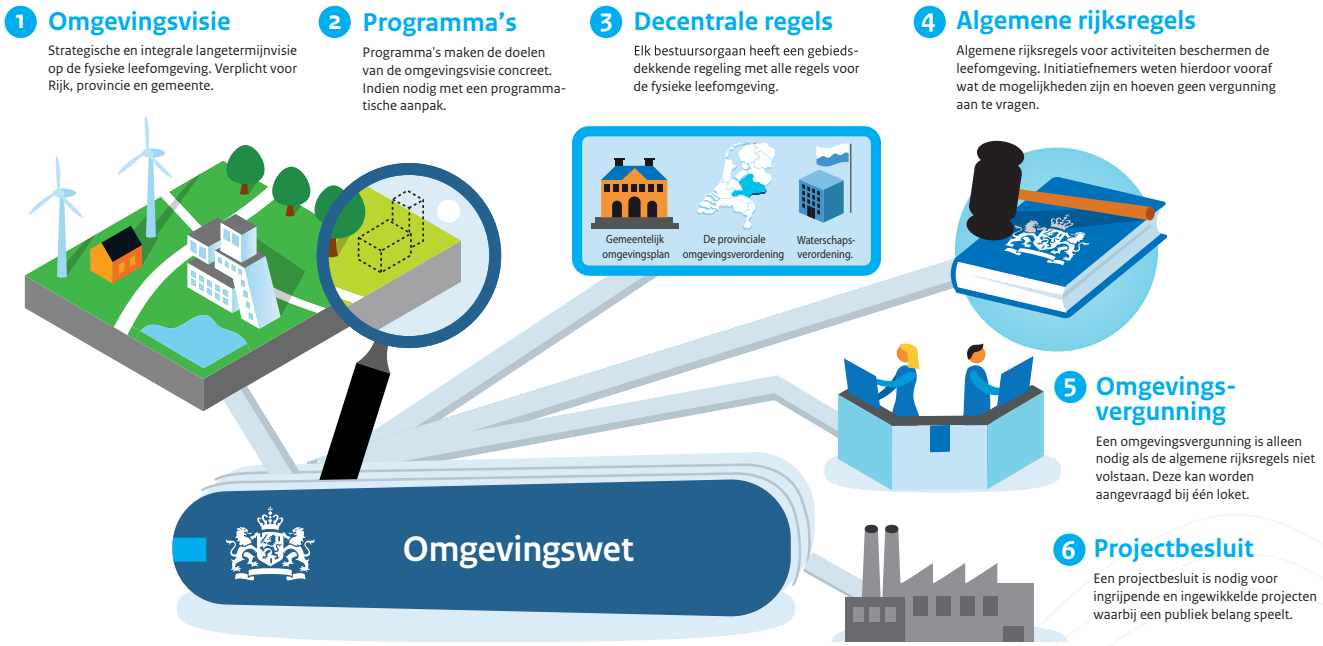
De omgevingsvisie is 'zelfbindend' voor de gemeente. Dat betekent dat de gemeente handelt naar de visie. Een omgevingsvisie bevat dus geen regels voor burgers, bedrijven of andere overheden.

1.3 UIT WELKE ONDERDELEN BESTAAT DE VISIE EN HOE WORDT DIE ONTSLOTEN?

De omgevingsvisie geeft aan wat we willen bereiken. Het is een visie waarin onderscheid wordt gemaakt in thema's die voor het hele grondgebied gelden en een visie voor deelgebieden, met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Per thema en deelgebied beschrijven we: wat speelt er, wat willen we bereiken en hoe willen we dat bereiken.

Met de visie ontsluiten we ons beleid voor de leefomgeving en maken we dit snel (digitaal) vindbaar. We maken het begrijpelijk voor inwoners en ondernemers en toepasbaar voor iedereen die ermee gaat werken. Daarmee inspireren we onze omgeving om met ideeën en initiatieven te komen die passen bij onze ambities.

We kiezen voor de opzet van een website met de visiekaart als belangrijkste hoofdtoegang. Het gaat immers om een ruimtelijke visie voor het hele grondgebied van de gemeente, waarbij duidelijk moet zijn wat de doelen per thema of deelgebied zijn.



Afbeelding 1.2 De zes kerninstrumenten van de Omgevingswet, Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Vervolgens kan van grof naar fijn de informatie aangeklikt worden. Als men alleen de hoofdlijnen van de visie of voor een bepaald gebied wil weten, dan is één klik voldoende om de bijbehorende beleidsdoelen te vinden. Als je meer wil weten, dan kan doorgeklikt worden naar de relevante beleidsnotities. Op de hoofdpagina is ruimte voor het hoofddoel van de visie en de identiteit en kernwaarden van de gemeente. Door deze opzet wordt de samenhang en terugvindbaarheid van het beleid helder. De omgevingsvisie is de centrale ingang en kapstok voor de diverse beleidsstukken. Na de vaststelling van de visie doen we dit via het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Zo kan iedereen de visie bekijken in het landelijke Omgevingsloket.

1.4 HOE KOMEN WE TOT DE OMGEVINGSVISIE?

Na een intensief participatietraject in de tweede helft van 2019 en in 2020 is de koers opgesteld, met daarin de identiteit, het speelveld, trends en ontwikkelingen, de koers op thema's en enkele dilemma's. Dit koersdocument is op 30 juni 2020 besproken en vastgesteld door de gemeenteraad. De laatste fase was het uitbouwen van het koersdocument tot de visie.

Processtappen

1. Startfase
2. Verkenningsfase
3. Droombeeldenfase
4. Koersfase
5. Visiefase

Wat ons vervolgens nog te doen stond, was het bespreken van de dilemma's die uit het koersdocument en de kick-off van de visiefase naar voren zijn gekomen. Je kan hierbij bijvoorbeeld denken aan:

- het spanningsveld tussen natuur en recreatieve ambities;
- bodemdaling in relatie tot agrarisch gebruik en behoud van het cultuurhistorisch waardevolle landschap;
- de aanwijzing tot bijzonder provinciaal landschap in relatie tot de grote woningbehoefte en wonen in de tweede lijn;
- de bereikbaarheid van het gebied en nieuwe verkeersaantrekkende functies;
- klimaatadaptatie en energietransitie passend bij Wormerland.

De dilemma's zijn besproken binnen de gemeente, maar ook met de ketenpartners en buurgemeenten, met als doel om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. Een Omgevingsvisie stopt immers niet bij de gemeentegrenzen.

Ook zijn de diverse beleidsstukken geïnventariseerd. De omgevingsvisie is immers een 'paraplu' voor de huidige en aangekondigde beleidsstukken. De essentie heeft een plek gekregen in de visie, voor de uitwerking wordt verwezen naar het betreffende beleid.

Vervolgens is de Koersnotitie uitgebouwd tot een ontwerp omgevingsvisie met een gebiedsgerichte uitwerking. We wilden namelijk de beleidsdoelen per deelgebied en locatie scherp krijgen. De vrij gedetailleerde structuurvisie uit 2014 was hiervoor een vertrekpunt, aangevuld met de nieuwe trends, ontwikkelingen en projecten. Het karakter van de omgevingsvisie maakt dat deze globaler en flexibeler is. Dat vraagt om een cultuurverandering en een andere werkwijze. Initiatieven die bijdragen aan de beleidsdoelen, kunnen rekenen op een positieve grondhouding.

1.5 DOEL VISIE

De ontwerp omgevingsvisie is in april 2021 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en vrijgegeven voor zienswijzen. Het ontwerp is ter bespreking voor de raad geagendeerd en 6 weken ter inzage gelegd, zodat iedereen de mogelijkheid heeft gehad om hierop te reageren. Na de periode van terinzagelegging zijn de ontvangen zienswijzen beantwoord in een Nota van beantwoording. De Nota van beantwoording is vervolgens betrokken bij de vaststelling van de omgevingsvisie.

1.6 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 beschrijven we de onze identiteit en kernwaarden. In hoofdstuk 3 werken we de hoofdthema's uit die voor de hele gemeente gelden. Per thema verwoorden we wat er speelt en beschrijven we de visie. De visie is in hoofdstuk 4 uitgewerkt per deelgebied. Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de uitvoering.

2 WORMERLANDSE IDENTITEIT

De omgevingsvisie spreekt zich uit over hoe we de fysieke leefomgeving in de toekomst zien. Wat is onze identiteit die we willen versterken en wat zijn de kernwaarden die we willen behouden. Tijdens het participatietraject is gevraagd wat onze inwoners de mooiste of meest karakteristieke plekken vinden in Wormerland. En welke andere elementen, functies of voorzieningen waarderen ze in Wormerland, zijn ze trots op en willen ze graag behouden? Maar ook: wat zien onze inwoners in de toekomst graag anders? Samen met de inwoners hebben we een goed beeld kunnen vormen wat de identiteit en kernwaarden van Wormerland zijn en ook wat de gewenste ontwikkelingsrichting is.

We beschrijven de kernwaarden aan de hand van vier samenvattende kernbegrippen:

1. Kleinschalig en dorps
2. Weids en landelijk gebied
3. Natuur en groen
4. Wonen

2.1 KLEINSCHALIG EN DORPS

Wormerland koestert het dorpsgevoel en de gezelligheid. Het kleinschalige karakter van de gemeente is een zeer gewaardeerd aspect. De Dorpsstraat in Wormer en Jisp en het Oosteinde in Wormer zijn de karakteristieke plekken die hiervoor symbool staan. Ook is het Sociaal Cultureel Centrum Wormerland (SCWO) een fijne ontmoetingsplek. Verder worden de bereikbaarheid, voorzieningen voor kinderen, sociale contacten, winkelaanbod en veiligheid genoemd.

2.2 WEIDS EN LANDELIJK GEBIED

Het polderlandschap is geliefd bij onze burgers. Het weidse veenpolderlandschap met waterrijke veenpolders, veenstromen en droogmakerijen en het herkenbare netwerk van rechte wegen en langwerpige percelen kenmerken het landelijke gebied van Wormerland. Droogmakerijen Wijde Wormer (één van de grote droogmakerijen uit de 17e eeuw) en Enge Wormer zijn de sprekende voorbeelden. Het Wormer- en Jisperveld heeft een wat verruigder, rustiek, verstild karakter. De rust van het landelijke gebied in combinatie met de meer stedelijke voorzieningen van de metropoolregio binnen handbereik maakt de gemeente voor de Wormerlanders een aantrekkelijk en gewild woongebied.

2.3 NATUUR EN GROEN

In lijn met het weidse en landelijke karakter van Wormerland, zijn de natuurgebieden en het openbaar groen in de gemeente (recreatief gezien) belangrijke karakteristieken van de gemeente. Het circa 2.000 hectare tellende natuurgebied het Wormer- en Jisperveld is één van de meest karakteristieke plaatsen van de gemeente Wormerland. Andere kenmerkende gebieden zijn Het Zwet, de plas tussen Jisp en de Zaan, en de Zaan, de historische waterloop waarlangs onder andere de Wormerlandse lintdorpen Oostknollendam en Wormer zijn ontstaan. Stuk voor stuk zijn het elementen met een natuurlijk en groen karakter, waar men rust vindt. De nabijheid van natuur en groen draagt bij aan het woongenot in de gemeente. Ook de groene elementen in de bebouwde omgeving dragen daaraan bij.

2.4 WONEN

Wormerland is een levendige en veerkrachtige gemeente, met een gevarieerde bevolkingsopbouw en een evenwichtige mix van wonen, werken en recreëren. Dit is de kracht die wij willen behouden en versterken.

Inwoners waarderen in hoge mate het dorpse karakter (Dorpsstraat Wormer), het landschap en de natuur (Wormer- en Jisperveld, het Zwet). Deze kernwaarden maken Wormerland een zeer aantrekkelijke woonplek en ook vestigingsplek voor woningzoekenden uit Amsterdam en de Zaanstreek.

Het feit dat Wormerland zo gewaardeerd wordt heeft ook een keerzijde, het is lastig om een betaalbare woning te vinden. Het aanbod aan betaalbare woningen in de gemeente is beperkt en er zijn weinig mogelijkheden om woningen toe te voegen. Daarom zoeken wij naar woningbouwlocaties en is er een initiatief voor wonen in de tweede lijn. Ook de toenemende zorgbehoefte van onze ouder wordende inwoners vraagt aandacht.

3 VISIE WORMERLAND (THEMATISCH)

De omgevingsvisie is een ruimtelijke visie met een link naar gezondheid en legt de beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Duidelijk moet zijn wat de gemeente wil bereiken. Wat is de stip op de horizon voor de beleidsthema's en deelgebieden? En hoe willen wij, als gemeente, de doelen bereiken? Wie heeft welke rol bij het realiseren van de lange termijn doelen uit de visie?

Een eerste stap is het beschrijven van de visie: waar wil de gemeente naartoe. De thema's die centraal staan in de visie zijn:

- Wonen;
- Cultuurhistorie en bebouwd gebied;
- Landelijk gebied, natuurgebieden en groen;
- Recreatie en toerisme;
- Veiligheid en bereikbaarheid;
- Energie en duurzaamheid;
- Voorzieningen;
- Sociaal domein en gezondheid;
- Maatschappelijke participatie, werkgelegenheid en samenleving;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Per thema wordt verwoord wat er speelt en worden de kernambities beschreven. Het zijn de onderwerpen die in hoofdstuk 4 gebiedsgericht worden uitgewerkt. In bijlage 1 wordt inzicht gegeven in de achtergronden bij de visie, waaronder de trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen.

3.1 WONEN

Een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie is de Woonvisie Wormerland 2017-2025. Het 'Collegeprogramma 2018-2022 Voor elkaar' geeft aan met welke vervolgstappen de woonvisie verder wordt ingevuld, en hoe dit zich verhoudt tot de omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie gaan we in op de actualiteiten.

Met deze benadering wordt de verbinding tussen het sociale en het ruimtelijke domein versterkt. Zo kunnen ruimtelijke plannen een goede invulling geven aan maatschappelijke opgaven als vergrijzing, een veranderend zorglandschap en woonbehoefte van starters en senioren.

Onze inwoners waarderen Wormerland vanwege de natuur, het groen en de ruimte. Buiten is altijd dichtbij. Deze onderscheidende kwaliteiten willen we behouden en uitvergroten. Maar hoe kunnen we zorgen dat iedereen die in Wormerland wil wonen ook een plek kan krijgen om te wonen, zonder dat we het groene karakter aantasten? Wat wij concreet willen gaan doen op het gebied van woningbouw is:

- We willen een nieuwbouw van minimaal 70 woningen per jaar gemiddeld realiseren in de periode tot 2030 (zodat we uitkomen op een netto toevoeging van minimaal 50 à 55 woningen per jaar). Gezien de grote druk op de lokale en regionale woningmarkt koersen we op de bovenkant in de bandbreedte van de behoefteramingen. Voor de periode tot 2030 komt dat neer op minimaal 800 woningen (exclusief sloop).
- Wormerland beschikt al over een harde plancapaciteit van circa 500 woningen. Een aanzienlijk deel van de zachte plannen moet dus op korter termijn verder ontwikkeld worden. Bovendien hebben we ook op langere termijn, na 2030, plancapaciteit nodig.
- Voor de woningbouw wordt ingezet op drie pijlers: binnenstedelijke bouw- en herontwikkelingslocaties (passend binnen de provinciale Omgevingsverordening), een versterking van de lintbebouwing en aanvullende woningbouwlocaties voor de langere termijn.
  - Aangezien we op korte termijn behoefte aan extra woningen hebben (het accent in de behoeftegroei ligt in de periode tot 2025) gaan we voor plekken die snel tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Wonen in de tweede lijn biedt hiervoor goede mogelijkheden onder de voorwaarde dat de provincie hiertoe de mogelijkheden verruimt. De provincie stelt een notitie Lintbebouwing op die eventueel ook mogelijkheden biedt voor wonen in de tweede lijn. Hoe deze notitie er daadwerkelijk uit gaat zien, valt nog niet te zeggen.
  - Daarnaast gaan we voort met de ontwikkeling van de Zaanoever tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en verblijven. Dit betreft verschillende plannen, met als meest omvangrijke potentiële bouwlocatie 'de Zaandriehoek', waar de bouw van circa 270 woningen is voorzien.
  - Bovendien gaan we, mede met het oog op de langere termijn en de regionale behoefte, op zoek naar extra ruimte voor woningen. Hierbij richten we ons op potentiële woningbouwlocaties in en direct aansluitend op de kernen en linten die mogelijk passen binnen de kaders van (toekomstige) wet- en regelgeving.
  - Indien de mogelijkheden van bovenstaande pijlers volledig worden benut bouwt Wormerland meer dan de behoefte die uit de prognoses blijkt. Voor de afzetbaarheid van woningen is dat geen enkel probleem. In de metropoolregio blijft de woningbouw over het geheel genomen achter bij de woningbehoefte. In dat geval wordt in Wormerland wat meer voor de regionale behoefte gebouwd.
  - Voor de programmering ligt het accent in hoge mate op 'betaalbaar wonen'. We koersen in de nieuwbouw op minimaal 30% sociale huur en een aandeel van 10% betaalbare koopappartementen of 10% middeldure huurwoningen.
- Qua woningtype wordt gestreefd naar een mix van eengezinswoningen en appartementen. De komende jaren willen we nog in een substantiële korte termijn behoefte aan

eengezinswoningen voorzien, zoals ook in het voorlopige programma is opgenomen (ongeveer éénderde van de nieuwbouw tot 2025). Op langere termijn neemt het aandeel appartementen in de nieuwbouw toe. Daarbij hebben (levensloopbestendige) appartementen met lift de meeste toekomstwaarde.

- Conform de woonvisie wordt gestreefd naar gemêleerde wijken, divers waar het gaat om woningtypen, bewoners en voorzieningen.
- We anticiperen op de toenemende vergrijzing door aan alle appartementen de eis te stellen dat deze levensloopbestendig moeten zijn.
- In overleg met zorgorganisaties bepalen we welke toevoeging aan (zelfstandige) woonzorgwoningen en aan kleinschalige woonvormen voor dementerenden (meestal intramuraal) nodig is, met daarbij het besef dat ook allerlei tussenvormen mogelijk zijn. De omgeving van Zorgcirkel Torenerf is hiervoor een goede plek.
- We sturen, samen met de Omgevingsdienst IJmond, op de duurzaamheid van de nieuwbouw met GPR gebouw[1]. Dit omvat de thema's energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.
- We gaan een instrumentarium opstellen waarmee zo veel mogelijk nieuwbouwwoningen beschikbaar komen voor inwoners van Wormerland.
- Met name voor 'wonen in de tweede lijn' willen we, mits toegestaan binnen de provinciale Omgevingsverordening, ruimte geven aan initiatieven voor vormen van gemeenschappelijk wonen. Kleinschalige gemeenschappen die bijdragen aan een vitale sociale structuur van onze gehele gemeente.
- De hoofdlijnen van onze visie op woningbouw zijn:
  - Aandeel sociale huur: in een aantal herstructureringslocaties in Wormer zal waarschijnlijk meer dan 40% sociale huur gerealiseerd kunnen worden. In andere gebieden, zoals de linten, kan dit % dan lager uitvallen (minimaal 30%, conform de vigerende woonvisie).
  - Voor de sociale huur werken we samen met WormerWonen en Parteon. Indien de grond in gemeentelijk eigendom is en er mogelijkheden zijn op de betreffende locatie voor de realisatie van sociale huurwoningen gaan we in gesprek met deze woningbouwcorporaties. Bij grond in particulier eigendom stimuleren we dat de initiatiefnemer voor het aandeel sociaal een overeenkomst met één van de lokale woningbouwcorporaties sluit. Ook aangaande de middeldure huur hebben we een voorkeur voor de genoemde woningbouwcorporaties als verhuurder.
  - Met initiatiefnemers voor middeldure huur worden afspraken gemaakt over een minimale exploitatietermijn, de oppervlakten en aanvangshuren en de huurprijsontwikkeling.
  - Voor de toewijzing van sociale huur is de regionale systematiek van woonruimteverdeling van toepassing. Voor de middeldure huur onderzoeken we de mogelijkheden om criteria voor de toewijzing op te stellen (inkomen, lokale binding).
  - We onderzoeken de mogelijkheden om, in het segment 'betaalbare koop' (tot € 285.000,-), zoveel mogelijk voor woningzoekenden uit Wormerland te bouwen en ook beschikbaar te houden. Opties zijn bijvoorbeeld het tegengaan van opkopen van woningen door beleggers door het opleggen van een zelfbewoningsplicht, onderzoek doen naar de mogelijkheid tot het stellen van toewijzingscriteria voor nieuwbouw en het opleggen van een anti-speculatiebeding. Verder zijn in het kader van 'wonen in de tweede lijn' vormen van verplicht collectief eigendom denkbaar die deze woonvorm aantrekkelijker maken voor initiatieven van inwoners van Wormerland en minder aantrekkelijk voor puur markgerichte initiatieven.
  - In de Zaanoever past vooral gestapelde bouw, met middeldure huur als met name kansrijk segment (daarnaast ook sociale huur, betaalbare en dure koop). Het middeldure huur segment is in Wormerland nog nauwelijks aanwezig. Hierdoor is er nog niet veel ervaring

1. GPR Gebouw is een digitaal instrument om de duurzaamheid van gebouwen te meten. Het meetinstrument is geschikt voor zowel woning- en utiliteitsbouw. De afkorting GPR staat voor Gemeentelijke Praktijk Richtlijn.

met dit segment. We gaan in overleg met sociale verhuurders, beleggers en ontwikkelaars om te onderzoeken wat markttechnisch mogelijk is.

- Linten en kernen: met ‘wonen in de tweede lijn’, mits mogelijk binnen de provinciale Omgevingsverordening, wordt ook een zekere mate van nieuwbouw in en nabij de kleinere kernen mogelijk (Jisp, Oostknollendam, Spijkerboor). In Neck is al fors bijgebouwd. Met wonen in de tweede lijn maken we in principe grondgebonden woningen mogelijk. Denk ook aan vernieuwende geclusterde woonvormen met collectieve (buiten) ruimte. Voor de prijsstelling denken we, naast 30% sociale huur, aan een mix van ‘betaalbare koop’ en dure koop.
- In de kernen buiten Wormer zijn er weinig tot geen winkels en voorzieningen. De voorgenomen woningbouw brengt daarin geen verandering. Voor kwetsbare ouderen zien we vooral woningbouwmogelijkheden in Wormer.

Met deze uitgangspunten voor woningbouw willen we ook ruimte creëren voor starters (jongeren die nog thuis wonen, maar ook mensen die vanwege een ingrijpende levensgebeurtenis snel een woning nodig hebben). We zoeken voor hen ruimte in sociale- en middeldure huur in met name Wormer en in gemeenschappelijke en betaalbare bouwprojecten in de linten.

We willen de mogelijkheden onderzoeken om sociale huurwoningen beter te benutten voor jongeren, doordat zij samen met vrienden in een woning kunnen wonen (friends-contracten). Bij grootschalige toepassing zou deze woonvorm een nadelig effect op de woonomgeving kunnen hebben. Kleinschalige toepassing, om te beginnen in de vorm van enkele pilots, zien we als een kansrijke manier om de woonmogelijkheden voor onze jongeren te verbeteren.

3.2 CULTUURHISTORIE EN BEBOUWD GEBIED

De gemeente Wormerland is rijk aan waardevolle ruimtelijke kwaliteiten en cultureel erfgoed. Onze ontstaansgeschiedenis is bijzonder. Insteek is dat cultureel erfgoed en onze cultuurhistorische identiteit een (nog) belangrijke rol gaat vervullen bij het versterken van de identiteit en ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente. We zijn bezig met het opstellen van beleid ten aanzien van erfgoed in ruimtelijke ontwikkelingen.

Een concreet voorbeeld waarin cultuurhistorie belangrijk is in de ontwikkeling in het bebouwde gebied is de transformatie van de Zaanoever. Dit unieke woon- en werkgebied willen wij in 2040 gereed hebben. Een gedeelte van de oude pakhuizen langs de Zaan is inmiddels omgebouwd tot aantrekkelijke woningen en aansprekende projecten voor horeca en kantoren. Het overgrote deel van het gebied staat echter nog aan het begin van het veranderproces, zoals de toekomst van de pakhuizen Maas, Waal en Schepel. Zo ook bijvoorbeeld de gebiedsontwikkeling van het buurtschap Bartelsluis die zorgt voor een herstel van de schutsluis en een versterking van de zuidelijke entree van Wormer. Hoe ziet de oever er in 2040 uit en wat is er allemaal mogelijk binnen dit gebied? De gemeente onderzoekt samen met ondernemers en inwoners hoe de Zaanoever één van de meest aantrekkelijke (vestigings) locaties van de regio wordt. Daarbij geven de inwoners aan een bruisende Zaanboulevard als voetgangersgebied, met horeca, culturele activiteiten en evenementen voor zich te zien.

3.3 LANDELIJK GEBIED, NATUURGEBIEDEN, GROEN EN WATER

Als gemeente hebben we een prachtige landschappelijke diversiteit. Niet alleen in het buitengebied, maar ook in de straten en wijken. Dit ‘groene kapitaal’ is belangrijk voor ons, zeker vanwege het feit dat groen en water steeds meer in beeld komt als instrument voor klimaatadaptatie. De gemeente zet in op:

- Behoud van het open, groene en waterrijke cultuurlandschap. Behoud van het beschermd natuurgebied Wormer- en Jisperveld is heel belangrijk. Ook is het behoud van de overige groen- en waterstructuren belangrijk.
- Behoud van het open veenweidegebied samen met beheerders en gebruikers. Het remmen van de bodemdaling en verdroging van veenweidegronden moeten integraal opgepakt

worden. De daling van de veengrond heeft negatieve effecten en die reiken verder dan de landbouw of de eigenaren van bebouwing en infrastructuur. Daarnaast zijn er nog de effecten op het klimaat doordat bij de afbraak van het veen broeikasgassen vrijkomen (CO_2). Door goed beheer kan het gebied een bijdrage leveren aan de CO_2 reductie.
- Versterken en waarborgen van groen en water binnen de bebouwde kom. In de groenstructuurvisie is het beleid van de gemeente ten aanzien van groen binnen de gemeentegrenzen opgenomen. Bij de inrichting of aanpassing van de openbare ruimte is aandacht noodzakelijk voor maatregelen die de verandering van het klimaat kunnen opvangen en de biodiversiteit kunnen vergroten.

3.4 RECREATIE EN TOERISME

Recreatie en toerisme groeien sterk in Nederland en in de MRA. Jaarlijks neemt het aantal binnenlandse en buitenlandse bezoekers toe. Tegelijkertijd stijgt het aantal inwoners in Nederland en de MRA en daarmee de behoefte aan ruimte om te recreëren. De verwachting is dat het aantal recreanten met 35% zal toenemen tot 2040. Vooralsnog is de bekendheid over de recreatieve mogelijkheden in Wormerland beperkt. De beschikbaarheid van water, bijzonder landschap en een rijke cultuurhistorie maakt Wormerland aantrekkelijk om te ontdekken.
Om de doelen te bereiken hebben wij een Nota Recreatie en Toerisme Wormerland 2020-2028 en wordt een Uitvoeringsplan recreatie en toerisme opgesteld. In de nota staan de ambities en koers beschreven om de gewenste doelgroepen naar Wormerland te trekken en ze te stimuleren langer te blijven. Samenvattend zijn de ambities voor recreatie en toerisme:
- Openstellen van het groen.
- Uitdragen van de rijke historie.
- Bewaken van de goede balans tussen de leefbaarheid voor inwoners en de levendigheid die bezoekers meenemen.
- Integraal aanpakken van nieuwe ontwikkelingen (samenwerken binnen regio Zaanstreek-Waterland).
- Stimuleren van economische initiatieven en werkgelegenheid.

De natuur en het landschap in onze gemeente nodigen uit tot recreatie en toerisme. Voor inwoners en bedrijven is recreatie in dit mooie landschap een belangrijke onderscheidende vestigingsvoorwaarde. De gemeente vindt het aanbieden van recreatie en toerisme op kleine schaal belangrijk. Het is van belang een goede balans tussen inwoners, bezoekers en bedrijven te behouden. Voor deze balans is het belangrijk dat we recreatie en toerisme verspreiden: niet allemaal tegelijk, niet allemaal op één plek. Het toerisme in onze gemeente groeit en samen met de Metropoolregio vergroten we de toeristische regio. Wij willen inzetten op de mobiliteit van de bezoekers van onze gemeente en hun verblijf op een gebalanceerde manier stimuleren. Een voorbeeld daarvan is ons idee om de toeristische fiets- en wandelroutes uit te breiden. Daarnaast zetten we in op het laten zien en laten ervaren van onze rijke cultuurgeschiedenis, bijvoorbeeld door het aanbieden van een “vroeger en nu” wandel/fietsroute.

Hierbij is wel van belang dat de natuur in stand wordt gehouden door een goede zonering, waarbij recreanten worden geweerd uit kwetsbare natuur en weidevogelgebieden.

Hiernaast moet er aandacht zijn voor:
1. kleinschalige overnachtingsmogelijkheden (kamperen);
2. ontwikkelruimte voor recreatie ondernemers (overnachten, horeca);
3. OV-bereikbaarheid van de recreatiegebieden.

3.5 VEILIGHEID EN BEREIKBAARHEID

De fysieke leefomgeving heeft invloed op het thema veiligheid. De Omgevingswet heeft als doel het creëren van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

De fysieke leefomgeving heeft op verschillende manieren invloed op de veiligheid en de veiligheidsbeleving:
- Een veilige woon- en leefomgeving: de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte, de aanwezigheid van verlichting, zichtbaarheid en zichtlijnen in relatie tot de

groenstructuur;
- Verkeersveiligheid: veilige wegen, fiets- en wandelpaden;
- Externe veiligheid: productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Sociale veiligheid: zie bijlage 1.

In het kader van deze visie streven we naar een fysieke leefomgeving die bijdraagt aan integrale veiligheid. Daarbij besteden we aandacht aan de hiervoor genoemde aspecten. Nieuwe ontwikkelingen dienen een bijdrage te leveren aan het vergroten van de veiligheid van de fysieke leefomgeving.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor onze economische positie. Ook speelt bereikbaar zijn een grote rol bij sociale ontmoetingen en de transitie naar een duurzame, gezonde gemeente. De verkeersveiligheid is van groot belang: fietsers en voetgangers (jong en oud) moeten zich veilig voelen in hun leefomgeving. Een veilige woonomgeving nodigt uit tot fietsen en lopen, en draagt zo bij aan de gezondheid van onze inwoners. De doelen en ambities die Wormerland zich stelt, zijn:

- Betere verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld door straten om te vormen naar 'Auto te gast-straten'.
- Fiets- en wandelroutes in de hele gemeente uitbreiden en waar nodig verbeteren. Hier profiteren zowel forenzen als toeristen in Wormerland van.
- Autobereikbaarheid en doorstroming verbeteren. Aanvullend daarop moet parkeren verbeterd worden. Dit kan door meer aandacht te geven aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening en parkeren.
  - Een verdere vergroening van het mobiliteitssysteem, waarbij de focus moet liggen op een slimme mix van modaliteiten (voet, fiets, auto en OV) om Wormerland beter bereikbaar te maken. De infrastructuur moet ingericht worden op het toenemende aantal elektrische auto's. Ook moet de OV-bereikbaarheid van de recreatiegebieden verbeterd worden.

3.6 ENERGIE EN DUURZAAMHEID

Rol gemeente in klimaatadaptatie en energietransitie

De gemeente heeft tot doel het stedelijk en landelijk gebied klimaatrobuust in te richten en daarmee bestand te maken tegen toenemende hitte, droogte, hevige neerslag en overstromingen. Een belangrijk middel hiertoe is het integreren van klimaatadaptieve maatregelen in ruimtelijke ontwikkelingen als nieuwbouw en (her)inrichting van de openbare ruimte. De gemeente zet tevens in op het klimaatbestendig maken van gemeentelijke gebouwen.
Voorts is het een belangrijke rol van de gemeente om bewoners en bedrijven in Wormerland te informeren en enthousiasmeren over klimaatadaptatie en hen te stimuleren om klimaatadaptieve maatregelen te nemen.

De klimaatdoelstellingen zoals geformuleerd in het Klimaatakkoord van 2019 zijn belangrijk voor de toekomst van Nederland én van Wormerland. De uitdaging is groot, de ambitie hoog en de tijd nijpend. Dit vraagt om creativiteit en samenwerking. Hierbij is het belangrijk om kennis te delen, koppelkansen te benutten en samen met belanghebbenden op zoek te gaan naar kansen en mogelijkheden voor het grootschalig opwekken van duurzame energie.

Wormerland: Ambitieus en realistisch

In het collegeprogramma 'Voor elkaar' zijn de ambities van gemeente Wormerland beschreven. De gemeente stimuleert lokale duurzaamheidsinitiatieven en geeft zelf het goede voorbeeld door de ambitie na te streven om als gemeentelijke organisatie in 2030 energieneutraal te zijn. Wormerland werkt samen aan de RES met bedrijven, inwoners, woningcorporaties, maatschappelijke organisaties en overheden waaronder de gemeenten in de deelregio Zaanstreek-Waterland.

Route naar Klimaatneutraal is een integrale aanpak

Gemeente Wormerland wil in 2050 klimaatneutraal zijn en daarom kijkt de gemeente naast warmte en elektriciteit ook naar oplossingen op het gebied van mobiliteit, landschap en klimaatadaptatie en zet zij in op bewustwording. Initiatieven die bijdragen aan

klimaat-neutraliteit zijn ondergebracht in een Routekaart. Alle projecten zijn gelinkt aan de vijf thematafels uit het Klimaatakkoord: de gebouwde omgeving, landschap, industrie, mobiliteit en elektriciteit. Leidend is de CO_2-reductie van ieder project en daarmee de bijdrage aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord.

Energiebesparing in de gebouwde omgeving
Inwoners en gebruikers van de gebouwde omgeving spelen een belangrijke rol in de energietransitie. Gedachte erbij is: wat je niet gebruikt, hoef je ook niet op te wekken. In de energietransitie is energiebesparing daarom de eerste belangrijke stap, de 'no-regret' maatregel genoemd. Het levert vaak een direct voordeel op voor gebruikers door lagere energiekosten en een hoger wooncomfort. Voor de overgang naar een aardgasvrije gebouwde omgeving is isolatie belangrijk. Veel woningen in Wormerland zijn nog niet voldoende geïsoleerd om gebruik te kunnen maken van andere aardgasvrije opties zoals een warmtepomp of een warmtenet met een duurzame warmtebron. Woningcorporaties zijn een belangrijke partner om aardgasvrij te worden. Zij hebben meer dan 35% van de woningen in Wormerland in bezit en hebben ambities om bestaande woningen te verduurzamen naar een gemiddeld energielabel B.

Route naar aardgasvrij
Naast energiebesparing wordt er ook gekeken naar andere warmtebronnen. Momenteel wordt de overgrote meerderheid van de gebouwde omgeving verwarmd door het verbranden van aardgas. Om deze overgang in kaart te brengen is in februari 2021 de Transitievisie Warmte voor Wormerland vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visie wordt de eerste richting aangegeven. De overgang naar een aardgasvrije omgeving kan ook ruimtelijke impact hebben, door bijvoorbeeld het aanleggen van een warmtenet waarbij er utiliteitsgebouwen nodig zijn. Naar aanleiding van de Transitievisie Warmte worden Wijk Uitvoeringsplannen opgesteld, hierin zal op wijk- en buurtniveau worden geanalyseerd wat de mogelijkheden zijn. Hierbij zal voornamelijk worden gekeken naar mogelijke koppelkansen, om de transitie zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Klimaatadaptatie
Warmere dagen én warmere nachten, lange periodes van droogte, piekbuien of juist hagel, het weerbeeld kent steeds grotere extremen. Voor een robuuste en veerkrachtige omgeving is het belangrijk om hier rekening mee te houden in de openbare ruimte en de gebouwde omgeving. Door overheden, maar ook door de bedrijven en inwoners. Voorbeelden van maatregelen zijn het vervangen van verharding door waterdoorlatende alternatieven, het afkoppelen van het riool, aanleggen van groene daken, mogelijkheden voor wateropvang en aanleggen van groen en planten van bomen.

In samenwerking met de deelregio Zaanstreek-Waterland is er een regionale visie klimaatadaptatie opgesteld en een Uitvoeringsplan Klimaatadaptatie ZaanstreekWaterland 2021-2024.

Het Uitvoeringsplan klimaatadaptatie OVER-gemeenten benoemt de grootse uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt en beschrijft welke acties ervoor nodig zijn om hier tijdig en effectief op te anticiperen. Het plan vormt een leidraad voor het 'klimaatrobuust' maken van Wormerland en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de toekomst bestendigheid van de gemeente.

Bijdrage gemeente Wormerland in de RES 1.0
Wormerland onderschrijft de noodzaak om als deelregio en gemeente bij te dragen aan de landelijke ambitie om 35 TWh duurzame energie op te wekken. In de RES-NHZ zijn extra zoekgebieden voor zonne-energie aangegeven langs de A7. Het zoekgebied voor windenergie langs de A7 is vervallen en is niet teruggekomen in de RES 1.0. De motie 'geen windturbines in de Wijdewormer' is met een meerderheid van de raad aangenomen. Mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie langs de A7 zullen wel nader worden onderzocht.

Wormerland heeft een hoge landschappelijke waarde met grote delen die aangemerkt zijn als bijzonder provinciaal landschap (BPL).

De ambitie “alle daken vol” sluit hier goed op aan door in de gebouwde omgeving zoveel mogelijk duurzame energie op te wekken op de beschikbare daken en parkeerplaatsen, waarbij het landschap zoveel mogelijk wordt ontzien.

Hierbij wordt de samenwerking gezocht met inwoners, natuurorganisaties, bedrijfsleven, waterschappen, energiecoöperaties, andere gemeenten en kennisinstituten om te werken aan een duurzame toekomst voor Wormerland. Op een haalbare, realistische manier, samen, voor elkaar.

3.7 VOORZIENINGEN

De beschikbaarheid en bereikbaarheid van voldoende voorzieningen is een randvoorwaarde voor de leefbaarheid in onze gemeente.
Wormer vervult door de aanwezige functies een centrumfunctie en is de hoofd-voorzieningenkern binnen onze gemeente. De concentratie van voorzieningen en het vergroten van de bereikbaarheid versterkt het cluster.

Het op peil houden, uitbreiden en de bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk voor het behoud van een goed woon- en leefklimaat. Vooral voor de ouderen en kinderen is de nabijheid van voorzieningen belangrijk. Voor ouderen draagt dit bij aan het zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen. Daarom wordt in alle kernen een woonzorg-servicegebied met ondersteunende voorzieningen doorontwikkeld. Voor kinderen van verschillende leeftijden onderzoekt de gemeente de noodzaak en mogelijkheden om extra speelvoorzieningen te creëren.

3.8 SOCIAAL DOMEIN EN GEZONDHEID

In de gemeente Wormerland staat niemand aan de zijlijn. De gemeente levert maatwerk aan degene die zorg, hulp, werk of inkomen nodig heeft. Onze ambitie is dat inwoners (kunnen) meedoen en dat hierbij zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van hun zelfredzaamheid.

In de gezondheidsnotitie Gezondheid Telt! is het beleid van de gemeente Wormerland geformuleerd. In Wormerland zetten we ons in op vier speerpunten: Gezonde leefstijl, Mentale gezondheid, Gezond ouder worden en Gezonde leefomgeving. Thema’s die opgepakt worden zijn o.a. eenzaamheid en sporten en bewegen.

De focus ligt op ontmoetingsplekken (zowel binnen als buiten) en sociale voorzieningen (ter aanpak van eenzaamheid en stimuleren van dorpsgevoel/sociale contacten). Torenerf, MFA en dorpsaccommodatie Neck zijn hierbij belangrijk. Daarnaast dient er een geschikte locatie gevonden te worden voor de nodige uitbreiding van dagopvang. Tot slot is de integrale toegang in het kader van de WMO belangrijk.

De leefomgeving dient gezondheidbevorderend te zijn door:

- Wandelen en het gebruik van de fiets te stimuleren (goede wandel- en fietspaden en bewegwijzering).
- groen beschikbaar en goed bereikbaar te laten zijn in de directe omgeving (binnen de kernen en daaraan aansluitend met de mogelijkheid om ommetjes te maken).
- voldoende, goed bereikbare en toekomstbestendige sport- en zorgvoorzieningen aan te bieden.

3.9 MAATSCHAPPELIJKE PARTICIPATIE, WERKGELEGENHEID EN SAMENLEVING

In onze gemeente is het voor iedereen mogelijk mee te doen aan het maatschappelijk leven. Er is een samenhangend en breed activiteiten- en voorzieningenaanbod in onderwijs, sport en cultuur. De gemeente heeft hierin een stimulerende en faciliterende rol.

- Bij het jeugdbeleid vinden we het van belang dat eigen initiatief en ontplooiing van de jongeren gestimuleerd wordt.
- Verenigingen zijn belangrijk voor het gemeenschapsgevoel. Daarom steunen we actief initiatieven vanuit verenigingen en stimuleren we samenwerking.
- De gemeente neemt bij initiatieven van inwoners een faciliterende rol in. Het ontplooien van eigen initiatieven in hun wijk of buurt zorgt voor een grotere slagingskans en draagt bij aan een prettig leven in hun woonomgeving. Door een faciliterende rol op ons te nemen willen wij bijdragen dat er steeds meer initiatieven van de grond komen.
- Daar waar mogelijk wordt behoud en bevordering van werkgelegenheid in het afwegingskader meegenomen. Daarbij kan -naast recreatie en toerisme, waar werkgelegenheidspotentie is genoemd- bij voorbeeld gedacht worden aan een afweging

bij transities van bedrijfsterreinen en bij ontwikkelingen rond werken aan huis.

3.10 RUIMTELIJKE KWALITEIT

De gemeente heeft de wettelijke taak om te zorgen voor een goede omgevingskwaliteit, dat wil zeggen voor een leefomgeving die veilig, gezond en aantrekkelijk is. Eén van de middelen om dit doel te bereiken is welstandsbeleid, dat zich richt op het uiterlijk van bouwwerken. Een veilige gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is echter veel breder dan gebouwen. Ruimtelijke kwaliteit gaat over gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Ruimtelijke kwaliteit krijgt betekenis door deze waarden te koppelen aan maatschappelijke belangen op het gebied van economie, ecologie, cultuur en sociale verhoudingen. De afweging van alle belangen is een gezamenlijke opgave tussen initiatiefnemer en de overige gebruikers in de omgeving. De eindverantwoordelijkheid ligt bij de gemeente.

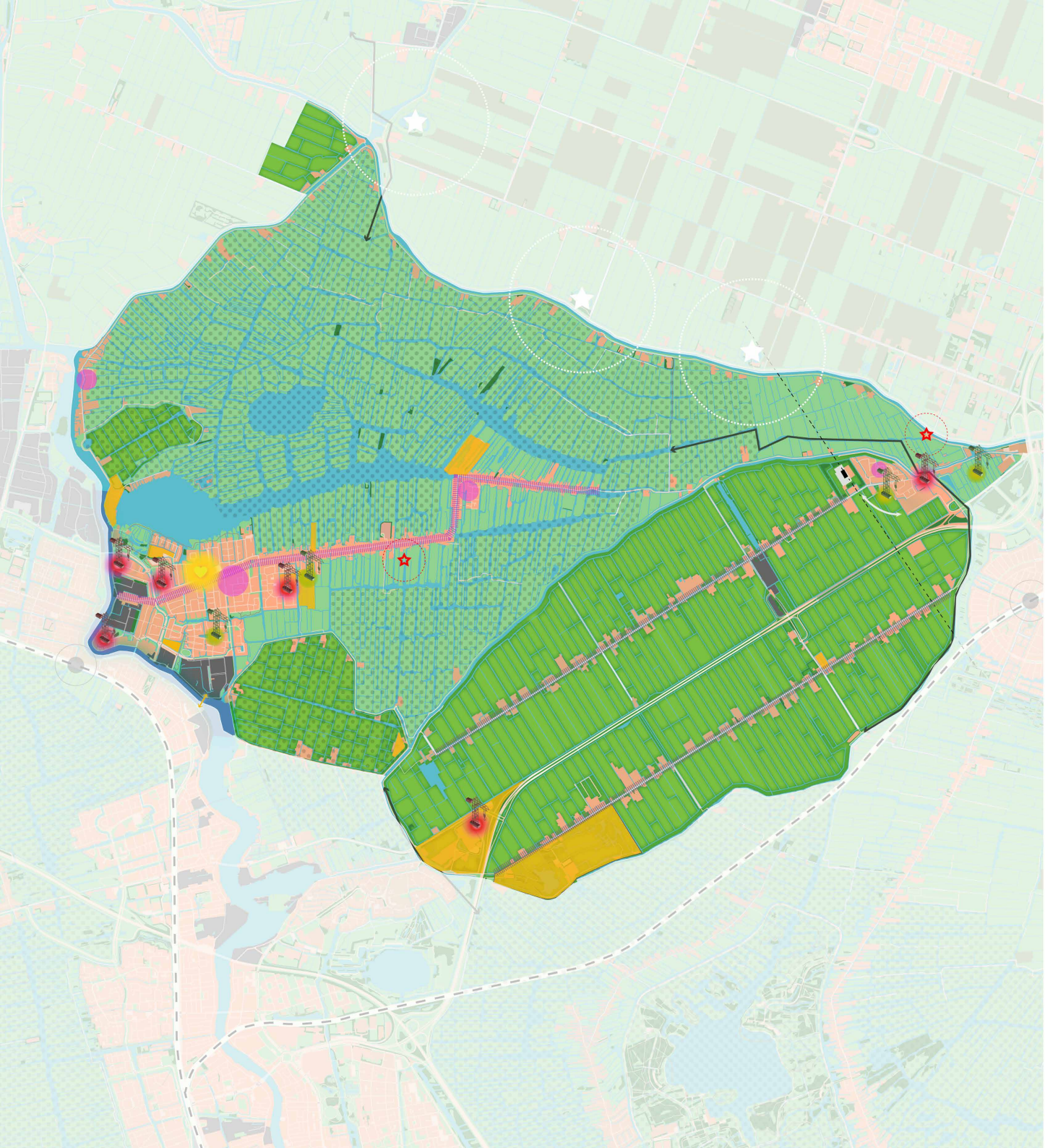
Welstand gaat veranderen. Welstandscommissies worden herbenoemd tot gemeentelijke adviescommissies. De gemeente is straks vrijer en de advisering kan breder. Gemeenten kunnen zelf de beoordelingscriteria bepalen en bepalen wie er deel uit maken van het team dat initiatieven beoordeelt. Het moet in ieder geval gaan over rijksmonumenten, maar kan ook over provinciale en of gemeentelijke monumenten en stolpen gaan, of over het uiterlijk van bouwwerken, of bijvoorbeeld over landschap of ecologie. In ieder gebied is de opgave verschillend. Waar zit bij een bepaald initiatief de belangrijkste vraag op omgevingskwaliteit? Daar wordt de adviescommissie dan op afgestemd. Maatwerk en het gesprek in het beginstadium van een initiatief worden belangrijker dan toetsing aan het eind van het proces.

Een goede ruimtelijke kwaliteit is belangrijk, omdat dit een basisvoorwaarde is voor een goed woon- leef- en ondernemersklimaat.
Bij ruimtelijke initiatieven is versterking van kwaliteiten die het unieke karakter behouden en zo mogelijk versterken uitgangspunt.
Het gaat daarbij niet alleen om een aantrekkelijke openbare ruimte, maar ook om toekomstbestendige bebouwing die past bij het karakter van het gebied. Leegstand kan opgelost worden door het toestaan van andere passende functies. Indien geen passende functie mogelijk is, zal sloop nodig zijn.

Behoud en ontwikkeling van het landschap staat voorop. We willen voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten koste gaan van de kwaliteit van het landschap, maar zonder economische activiteit is instandhouding niet mogelijk. Economische initiatieven, in combinatie met kwaliteitsverbetering, worden gestimuleerd zodat de leefomgeving aantrekkelijk blijft voor inwoners, toeristen en recreanten.
De omgevingsvisie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Ook inspireert de omgevingsvisie om gezamenlijk opgaven op te pakken en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Daarmee bereiken we ons doel voor een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.
Bij elke afweging en beslissing die genomen wordt in onze leefomgeving zijn we ons bewust van de impact op de toekomst van die leefomgeving.
Daarbij is leidend:

- Draagt de beslissing bij aan het gezamenlijke doel/ambitie?
- Leidt de beslissing tot een verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving? Ook op de langere termijn?
- Met een samenhangende benadering van afwegingen in de fysieke leefomgeving wordt de leefomgeving verbeterd.

Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de kernkwaliteiten en uitgangspunten die zijn benoemd in de Welstandsnota, die wij actualiseren.



Legenda

Veenweidegebied:
Behoud natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Natura 2000 / natuurgebied:
Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap. Behoud natuurwaarden.

Droogmakerij:
Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Zaanoever:
Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Verminderen barrièrewerking Zaan door aanleg fiets- voetgangersbrug over de Zaan (onderzoek).

Transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Mogelijke transformatielocatie:
Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik transformatielocaties.

Centrum:
Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Leisure:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers. Vergroten financieel draagvlak voor landschapsbeheer.

Versterken poortfunctie Wormerland en Waterland.

Werklocaties:
Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Landmarks:
Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en landmarks die het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

Stelling van Amsterdam:
Versterken beleefbaarheid werelderfgoed langs ringvaart Beemster.

Natuurverbindingen:
Behoud en vergroting biodiversiteit.

Recreatief (knooppunten)netwerk:
Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren bewegen.

Stedelijk gebied:
Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Netwerk elektriciteitsvoorziening / hoogspanningsverbinding:
Ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk tbv energietransitie.

Woonzorg-servicegebied:
Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoofdinfrastructuur:
Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Bebouwingslint in veenpolderlandschap:
Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten. Aantrekkelijke leefbare linten.

Bebouwingslint in droogmakerij:
Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur. Behoud geschiktheid voor agrarische sector (faciliteren schaalvergroting).

Stations:
Vergroten OV-bereikbaarheid Metropoolregio.

Nieuwe verbinding:
Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck. Tegengaan sluipverkeer.

N

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m

4 VISIE WORMERLAND (GEBIEDSGERICHT)

De omgevingsvisie geeft aan wat we willen bereiken. Het is een visie waarin onderscheid wordt gemaakt in thema's die voor het hele grondgebied gelden (zie hoofdstuk 3) en in dit hoofdstuk een visie voor deelgebieden, met ieder haar eigen kwaliteiten, kansen, ambities en opgaven, die weer leiden tot verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Per thema en deelgebied beschrijven we: wat speelt er, wat willen we bereiken en hoe willen we dat bereiken (en met wie).

4.1 DROOGMAKERIJ

Waar hebben we mee te maken

- In het veenpolderlandschap ligt een grote droogmakerij, de Wijde Wormer, en twee kleinere droogmakerijen, de Enge Wormer en de Schaalsmeerpolder. Ook een klein deel van de Starnmeerpolder ligt binnen de gemeente.
- De droogmakerijen liggen lager dan het veen, ze hebben een rechthoekige verkaveling en zijn vooral in gebruik als grasland.
- De Wijde Wormer is met zijn verkavelingsstructuur en dubbele polderas een typische 17e-eeuwse polder. De droogmakerij heeft door zijn openheid lange vergezichten langs de polderassen. Ook de Schaalsmeerpolder en de Enge Wormer hebben een heldere polderstructuur en een grote openheid.
- De Wijde Wormer wordt doorsneden door de snelweg A7 maar dat is geen

landschappelijke drager. Het gebied heeft twee kenmerkende bebouwingslinten met daaraan veel stolpen. De kleinere droogmakerijen hebben enkele boerderijen, vaak langs de ringdijk gebouwd.
- Vanaf de net iets hoger gelegen ringdijken is er mooi zicht op de lagergelegen polders en over het veen.
- Het gebied is nu niet aantrekkelijk voor fietsers door een gebrek aan vrijliggende fietspaden.
- Aan de noord en zuidrand van de Wijdewormer is minder openheid door de aanwezigheid van diverse niet-agrarische functies (leisure aan de zuidkant en de kern Neck aan de noordkant).
- De Enge Wormer is overwegend natuur en voor een deel agrarische cultuurgrond. Het gebied heeft een herkenbare blokverkaveling en de oost-west georiënteerde watergang in het midden van de polder. Deze structuur is cultuurhistorisch van essentieel belang omdat het de oorspronkelijke verkaveling is. Verder is de polder een belangrijk weidevogelgebied.

Wat willen we bereiken
- De gebieden blijven duurzaam geschikt voor de melkveehouderij.
- Behoud rationele ruimtelijke opzet en rechthoekig verkavelingspatroon, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijk en ringvaart, langgerekte bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Hoe willen we dat bereiken
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de openheid en de agrarische uitstraling van het gebied.
- Behoud vanaf de A7 het zicht op het landschap. Versterk vanaf deze weg de beleving van de landschappelijke overgangen tussen veenpolder en droogmakerijen.
- Behoud duurzame en gezonde agrarische sector als beheerder oer-Hollands landschap. De agrarische sector behoudt zijn functie in onze gemeente.
- Verrommeling voorkomen door ruimte voor functies die de grootschalige openheid in het middengebied niet aantasten.
- Mogelijkheden voor extensieve recreatie en kleinschalige verblijfsrecreatie.
- Ruimte voor functieverandering i.c.m. kwaliteitsverbetering bij vrijkomende bebouwing.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de blokverkavelingsstructuur.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de waarden van het gebied als weidevogelleefgebied.
- Vergroten onderscheid met veengebied door benadrukken hoogteverschillen ringdijk aan randen polder.
- Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de identiteit van de Enge Wormer als tussengebied.
- Door via de omgevingsvisie en het omgevingsplan invulling te geven aan de Gebiedsvisie Proeftuin Engewormer
- Realisatie betere fietsverbindingen.

4.2 VEENWEIDEGEBIED

Waar hebben we mee te maken
- Het veenpolderlandschap van de polder Wormer, Jisp en Nek bestaat uit veen met een onregelmatig, vaak historisch verkavelingspatroon. Het resultaat van de veenontginningen is een kleinschalig zeer open landschap, met talloze eilandjes en een zeer fijnmazig patroon van grillige veenwaterlopen, waardoor het gebied zeer waterrijk is.
- De middeleeuwse ontginningstructuur is nog in het gebied te zien. Daarom hebben het Wormer- en Jisperveld waarde als ongeschonden cultuurhistorisch landschap.
- De boerderijen in het gebied staan langs de dijk aan de rand van het gebied. Er staan veel karakteristieke stolpboerderijen.
- Het beheer van het veenweidegebied is gericht op het voorkomen van het dichtgroeien van sloten met riet en het voorkomen van verruiging van het land, waardoor de openheid wordt aangetast.
- Het veenpolderlandschap is grotendeels in gebruik als grasland (veenweide). De landjes in de veengebieden zijn alleen geschikt voor veeteelt. Het gebied is zeer inefficiënt voor de agrarische sector door het vele water. De koeien worden in dit moeilijk toegankelijke waterrijke gebied per boot vervoerd. De gebieden zijn in trek bij recreanten om te fietsen, wandelen en varen.
- De bodemdaling door een lagere grondwaterstand en de oxidatie van het veen vormen een groot probleem in het

gebied. Aan de andere kant worden de veenweidegebieden door bodemdaling voor veeteelt steeds minder bruikbaar.
- De inpassing van de schaalvergroting en verdergaande mechanisatie van de agrarische sector is een belangrijke opgave in dit kwetsbare landschap. Verder verruigt een deel van het veengebied, wat invloed heeft op het open beeld van het landschap.

Wat willen we bereiken
- Behoud karakteristiek veenpolderlandschap met natuurlijke veenwaterlopen, onregelmatige strookverkaveling, open ruimte en vergezichten, habitat voor weidevogels, ruimtelijke dragers (ringdijken, vaarten en sloten, bebouwingslinten en stolpenstructuren).

Hoe willen we dat bereiken
- Een toekomstbestendiger en daarom multifunctioneler veenweidelandschap. De regiegroep Laag Holland stuurt het gebiedsprogramma Laag Holland aan. Doelen kunnen worden bereikt in samenwerking met de regiegroep.
- Onderzoek naar een (beheer)strategie voor behoud van het veen op lange termijn dat op verschillende plekken in het land plaatsvindt, moet op termijn inzicht geven in de langetermijnperspectieven
- De aanwezige natuurwaarden mogen bij ontwikkelingen niet teniet worden gedaan of moeten worden gecompenseerd.
- Ontwikkelingen moeten het kleinschalige karakter van het gebied versterken of op zijn minst behouden.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de relatieve openheid van het gebied.
- Ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het waterrijke karakter van het gebied.
- Ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de opstrekkende verkavelingsstructuur.
- Mogelijkheden voor duurzaam en gezond landschapsbeheer door een nieuw verdienmodel voor de agrarische sector en andere landschapsbeheerders:
  - Voorkomen van verruiging van het veen en herstel van de openheid waar mogelijk door voldoende mogelijkheden voor landschapsonderhoud. Voldoende mogelijkheden voor economische functies die direct of indirect bijdragen aan landschapsbehoud of herstel.
  - Voldoende mogelijkheden voor een duurzame agrarische sector. Schaalvergroting en verbreding. Stimuleren van ‘de koe in de wei’.
  - Benutten van de recreatieve doeleinden en de recreatieve inkomsten van het gebied door:
    - » Het vergroten van de beleefbaarheid van het landschap.
    - » Uitbreiding recreatieve fiets- en wandelroutes, zodat meer rondjes mogelijk worden.
    - » Vergroten van mogelijkheden voor recreatieve functies (zowel extensief als verblijfsrecreatie).
  - Zorg dat de waterstructuur compleet en (grotendeels) bevaarbaar blijft.
  - Maak een zorgvuldige afweging tussen de verbetering van de ontsluiting van (deel)gebieden en het intact houden van de historische verkaveling en vaarverbindingen.
  - Vergroot de beleefbaarheid van het (open) waterlandschap op meer en aantrekkelijke plekken.
  - Benut landschappelijke overgangen zoals dijken en randen voor recreatieve routes.
- Behoud cultuurhistorische bebouwing en voorkomen van verrommeling.
  - Ruimte voor functieverandering i.c.m. kwaliteitsverbetering bij vrijkomende bebouwing.
- Intact houden van veenverkavelingsstructuur, slotenpatronen en oevers.
  - Respecteer de maat en richting van het historisch kavel- en slotenpatroon in het gebied.
  - Laat profielen van sloten (of waterlopen), kaden of oevers intact en respecteer het (onregelmatige) karakter van de verschillende waterlopen.
- Inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de ontginningsstructuur.
  - Neem de logische ordening, richting en structuur van het landschap als uitgangspunt. Bebouwing concentreert zich in de linten, en waar mogelijk wordt ook het doorzicht naar het landschap beschermd.

4.3 NATUURGEBIED / NATURA 2000

Waar hebben we mee te maken

- Grote delen van het veengebied zijn Natura 2000-gebied en behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en dragen daarmee bij aan het behoud en de versterking van de biodiversiteit.
- Het Wormer- en Jisperveld is nu het grootste aaneengesloten veenweidegebied van West-Europa en wordt beheerd door Natuurmonumenten.
- De weidevogelgebieden worden minder geschikt als ze verder verruigen.
- Grote delen van het gebied zijn niet beleefbaar door een slechte toegankelijkheid voor recreanten. Varen of eromheen fietsen en wandelen kan wel.
- Natura 2000 is een terugkerend thema voor ontwikkelingen, onder andere in relatie tot stikstof. Dit levert niet alleen beperkingen op voor landbouw en woningbouw, maar ook voor recreatie. Er is behoefte aan een kader voor het toetsen van plannen: wat kan wel en wat niet. Hier is veel discussie over. De instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden staan onder druk en er is steeds meer behoefte aan recreatie.

Wat willen we bereiken

- Instandhouden beleefbaar open cultuur- en natuurlandschap.
- Behoud en versterking van natuurwaarden.

Hoe willen we dat bereiken

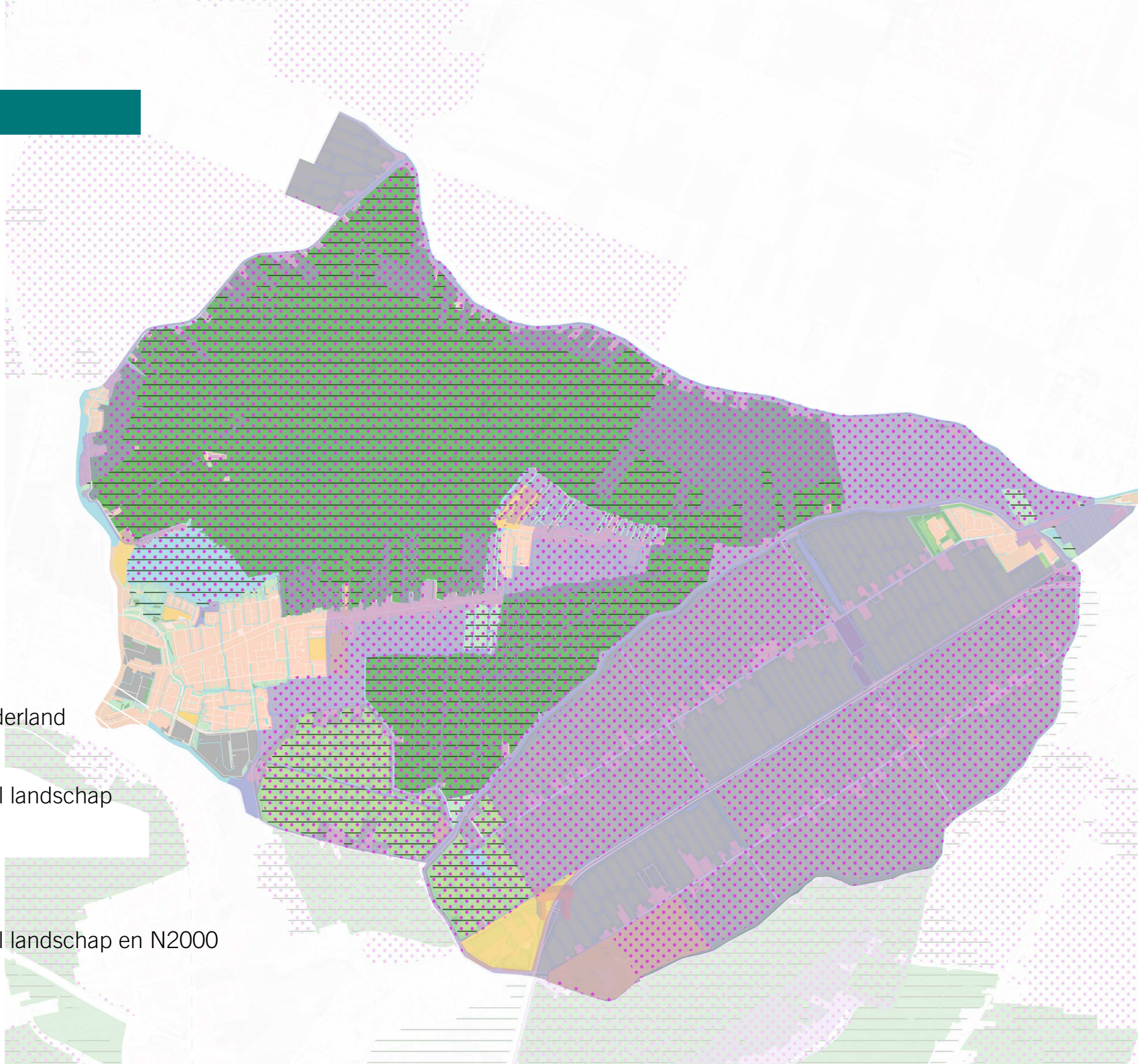
- Voldoende economische mogelijkheden voor behoud en beheer veenweidenatuur.
- Samen met partners inzetten op het verder versterken van ecologische zones die door de provincie als zodanig zijn benoemd.
- Vergroten recreatieve toegankelijkheid en beleefbaarheid.
    - Mogelijk maken recreatieve verbindingen.
    - Mogelijk maken recreatieve functies die direct of indirect bijdragen aan behoud van de veenweidenatuur.

4.4 STEDELIJK GEBIED

Waar hebben we mee te maken

- Het stedelijk gebied is het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.
- De ontstaansgeschiedenis is duidelijk leesbaar in de bebouwde en onbebouwde omgeving.
- De gemeente is een aantrekkelijke woongemeente met verschillende woonmilieus. Zowel het ‘stedelijk en industriële karakter’ en het kleinschalig dorpse woonmilieu is vertegenwoordigd. Het ‘stedelijk en industriële’ karakter wordt in Wormer verder uitgebouwd langs de Zaan terwijl het dorpse karakter met name in de kernen en linten in het veenweidegebied en de droogmakerijen voorkomt (Oostknollendam, Jisp en Neck). Door diversiteit te bieden, blijft de gemeente aantrekkelijk voor haar inwoners maar ook voor mensen van buiten de gemeente.
- De kern van Wormer bestaat uit het historisch gegroeide lint en enkele naoorlogse wijken aan de noord en zuidkant van het lint. Het is hoofdzakelijk woongebied. Er zijn nog enkele bedrijven gevestigd. De woongebieden grenzen direct aan bedrijventerreinen en dit zorgt voor een spanningsveld tussen de leefbaarheid (geur, geluid) in de woongebieden en de mogelijkheden voor bedrijven om hun activiteiten uit te voeren.
- In de kern van Wormer zijn meerdere sportlocaties, parken, volkstuinen en waterrecreatiegebieden. Deze locaties bieden de bewoners en gebruikers mogelijkheden om te ontmoeten, bewegen en ontspannen. Binnen de kern ligt een groot aantal maatschappelijke voorzieningen, zoals kerken, kinderopvang, een dorpshuis, bibliotheek, en dorpstheater.
- In de Wijde Wormer heeft Neck zich ontwikkeld als kern. Hier zijn mogelijkheden om het landelijke dorpse woonmilieu uit te breiden. Behoud van enkele essentiële basisvoorzieningen (dorpshuis en basisschool) is belangrijk voor de leefbaarheid.
- De linten Oostknollendam en Jisp zijn landelijk dorpse woonmilieus. Hier zijn heel beperkt mogelijkheden om woningen toe te voegen. Behoud van enkele essentiële

THEMAKAART NATUURWAARDEN



Weidevogel gebied

Natuur Netwerk Nederland

Bijzonder provinciaal landschap

N2000

Bijzonder provinciaal landschap en N2000

basisvoorzieningen is belangrijk voor de leefbaarheid.

Wat willen we bereiken
- Versterken aantrekkelijke veilige en gezonde leefomgeving.

Hoe willen we dat bereiken
- De woningvoorraad kwantitatief en kwalitatief afstemmen op de behoefte.
- Wij willen de diversiteit aan woonmilieus verder uitbouwen: landelijk dorps in het lint, sub urbaan in de kern, tot 'stedelijk industrieel' langs de Zaan. Dit door binnenstedelijke ontwikkelingen te realiseren, maar binnen de mogelijkheden van de provinciale Omgevingsverordening ook kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de linten met oog voor de karakteristieke doorzichten vanuit deze linten op het omliggende landschap.
- Ruimte voor stedelijke ontwikkelingen, bij voorkeur via herstructurering, transformatie en inbreiding. Als dat niet mogelijk is, via geconcentreerde uitbreiding i.c.m. kwaliteitsverbetering.
- Herstructurering naar duurzame woongebieden (bijvoorbeeld Plaszoom-West).
- Behoud van voldoende (groene) ruimte.
- Ruimte voor recreëren, ontmoeten en bewegen.
- Behoud van het gehele volkstuinencomplex op de huidige locatie in Wormer.
- Ruimte voor initiatieven die bijdragen aan de kwaliteit van onze leefomgeving.
    - Behoud cultuurhistorische identiteit.
    - Waarborgen ruimtelijke kwaliteit en voldoende bruikbaar groen.
    - Ruimtelijke adaptatie: voorkomen en zo mogelijk verminderen hittestress en wateroverlast.
- Behoud basisvoorzieningen, goed bereikbare voorzieningen Wormer en Purmerend.

4.5 TRANSFORMATIELOCATIE / MOGELIJKE TRANSFORMATIELOCATIE

Waar hebben we mee te maken
- Van een aantal locaties is bekend dat deze in aanmerking komen voor herontwikkeling.
- Ook nieuwe locaties kunnen in beeld komen.
- Ons beleid om de grote woningbehoefte zoveel mogelijk binnenstedelijk een plek te geven, vraagt om intensief en zorgvuldig ruimtegebruik.
- Het benutten van vrijkomende of extensief gebruikte locaties heeft onze voorkeur, maar er moet ook voldoende werkgelegenheid blijven en ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het dorpse karakter in de linten. Kijk bij nieuwe functies zoals woningbouw ook naar de bereikbaarheid. De infrastructuur in de linten zit nu al aan zijn grens.
- Langs de Zaan en in Wormer kan stedelijker worden gebouwd.

Wat willen we bereiken
- Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik van transformatielocaties.

Hoe willen we dat bereiken
- Mogelijkheden voor functieverandering of verbreding, rekening houdend met omgeving. Bij voorkeur binnenstedelijk. Als dat niet mogelijk is, binnen de mogelijkheden van de provinciale Omgevingsverordening in de tweede lijn of op geconcentreerde uitleglocaties i.c.m. kwaliteitsverbetering landschap.
    - Behoud cultuurhistorische identiteit.
    - Waarborgen ruimtelijke kwaliteit en voldoende bruikbaar groen.
    - Voorkomen en zo mogelijk verminderen hittestress en wateroverlast.
- In de dorpslinten is een functieverandering van bestaand vastgoed naar wonen naar verwachting eerder mogelijk binnen het provinciale regime dan dat fysieke ruimtelijke ontwikkelingen zullen worden toegestaan in het Bijzonder Provinciaal Landschap.
- Houdt rekening met de cultuurhistorische waarden en de historische relatie van de verschillende gebieden; Erfgoednota en actualisatie Welstandsnota.
- Een duurzame sportaccommodatie op het ijsbaanterrein, de verduurzaming van sportaccommodaties in Wormer en mogelijkheden voor woningbouw. De open natuurijsbaan (seizoensactiviteit) wordt dan verplaatst.
- De Gele Lisstraat wordt ontwikkeld en de Spatterstraat is een potentiële ontwikkellocatie.
- In het gebied Kom A7, Neck-Purmerend wordt gewerkt aan de gebiedsvisie voor het

gebied tussen Kop West in Purmerend en Neck. Deze gezamenlijke ambitie om een visie op te stellen is ontstaan naar aanleiding van de structuurvisie MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. De op te stellen gebiedsvisie zal zich richten op het ecologisch, maatschappelijk, cultureel en economisch belang van dit gebied. Wellicht is kleinschalige woningbouw in het deel van het gebied met een meer landelijke uitstraling en meer bouwvolume in de oksel van het Noordhollands Kanaal en de A7 mogelijk.

4.6 CENTRUM

Waar hebben we mee te maken

- Wormer is de hoofdkern binnen de gemeente op het gebied van voorzieningen.
- Het dorpscentrum van Wormer biedt een compleet winkelaanbod met volwaardige supermarkten en diverse versspeciaalzaken. Met dit aanbod wordt voorzien in de dagelijkse behoefte in de sector food. Daarnaast is er ook een ruim aanbod aan non-food. Ook zijn er horecagelegenheden in het centrum gelegen.
- Buiten het dorpscentrum zijn vrijwel geen commerciële voorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Behoud van een sterke centrumfunctie voor de hele gemeente.

Hoe willen we dat bereiken

- Versterken centrum door concentratie van voorzieningen. Voor nieuwe commerciële voorzieningen wordt een plek gezocht in het centrumgebied.
- Vergroten bereikbaarheid en behoud functie voor hele gemeente.
- Vergroten verblijfs- en ontmoetingsfunctie.
- Een aantrekkelijke openbare ruimte in de centra door onder andere:
  - het bevorderen van een verkeersluw centrum
  - het bewaken van een goede balans te bewaken tussen een aantrekkelijke groene openbare ruimte en het binnenstedelijk invulling geven aan de woningbouwopgave.

4.7 WOONZORG-SERVICEGEBIED

Waar hebben we mee te maken

- Vergrijzing en daardoor een grotere zorgvraag en een grotere vraag naar geschikte woningen.
- Een steeds groter deel van de bevolking wordt minder mobiel (vooral 70+ers).
- Deze groep heeft behoefte aan voorzieningen op afroep en op loopafstand.

Wat willen we bereiken

- Versterken aantrekkelijke woonomgeving senioren.

Hoe willen we dat bereiken

- Versterken wonen, welzijn en zorg op maat.
- Aanpassing naar geschikte leefomgeving met faciliteiten voor ontmoeting en ondersteunende voorzieningen. In een woon-zorg servicegebied zijn optimale condities geschapen voor wonen met zorg en welzijn. Er is sprake van integrale zorg en dienstverlening, georganiseerd vanuit een servicepunt, zorgpunt of steunpunt. Uitgangspunt is dat in iedere kern of lint een dergelijk zone wordt uitgebouwd. Hierin wordt onderscheid gemaakt, waarbij de kern Wormer de hoofdkern vormt.

4.8 STATIONS

Waar hebben we mee te maken

- De belangrijkste OV-ontsluiting van de kern Wormer is station Wormerveer (Gemeente Zaanstad) en enkele buslijnen.
- De kern Neck heeft veel belang bij het station Weidevenne en/of het station Purmerend centrum, en ook bij enkele buslijnen in Purmerend/Weidevenne.
- De bereikbaarheid van de stations is niet optimaal.

Wat willen we bereiken

- Vergroten van de OV-bereikbaarheid binnen de Metropoolregio.

Hoe willen we dat bereiken

- Verbeteren (multimodale) bereikbaarheid stations (langzaam verkeer en p&r). De wens is dat bezoekers vooral met het ov of op de fiets komen. Er is geen ruimte voor veel auto's of een parkeerhub in Wormerland. Je wilt niet alle auto's over de brug. Richt voorzieningen op die basis in: huurfietsen, deelfietsen, witte fietsenplan, buslijn.
- Behoud snelle en frequente OV-verbindingen,

in samenwerking met buurgemeenten.

4.9 WERKLOCATIE

Waar hebben we mee te maken

- Wormer behoort tot één van de oudste plaatsen van de Zaanstreek. Wormer kent een rijk industrieel verleden. De ligging aan de Zaan heeft Wormer veel bedrijvigheid gebracht. Dit is nog goed zichtbaar aan de industriële panden langs de Zaan. De huidige bedrijventerreinen liggen ook langs de Zaan: Eenhoorn, Bruynvis en Westerveer.
- De zwaardere bedrijvigheid is vooral gevestigd in de westelijke delen 'Eenhoorn' en 'Bruynvis' en langs de Zaan, zoals de twee cacaofabrieken en de rijstfabriek. In het oostelijk deel 'Westerveer' is de wat lichtere bedrijvigheid gevestigd.
- Het beleid op de bedrijventerreinen is gericht op ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.
- Potentiële herstructurering De Bruynvis. Op Bruijnvisweg zijn plannen om bedrijvigheid te verplaatsen en hier woningen te realiseren.
- Rond de industrie is al jaren sprake van spanning tussen bedrijven en bewoners. De omgeving wordt zwaar belast door de bedrijven, onder meer in de vorm van geluid en geur. Voor de bestaande situatie geeft dit al de nodige uitdagingen, maar voor nieuwe initiatieven helemaal. Nu al worden voor veel vergunningen juridische procedures gevoerd. Met de woningbouwopgave van de gemeente neemt de spanning verder toe en zullen bestuurlijke keuzes gemaakt moeten worden.
- De transformatie van de Zaandriehoek mag er niet toe leiden dat de bestaande bedrijven buiten het projectgebied in hun bedrijfsvoering worden beperkt.
- Ook is het belangrijk om doorzichten en doorsteken tussen de woonkern en de Zaan te realiseren.

Wat willen we bereiken

- Gezonde, veilige, aantrekkelijke en goed bereikbare werklocaties met voldoende werkgelegenheid.

Hoe willen we dat bereiken

- Ruimte voor initiatieven die de werkgelegenheid vergroten.
- Kwaliteitsverbetering openbare ruimte werkgebieden.
- Ruimte voor bedrijfsactiviteiten door het tegengaan van gevoelige functies op bedrijventerreinen.

4.10 LEISURE / VERSTERKEN POORTFUNCTIE

Waar hebben we mee te maken

- De gemeente heeft een aantrekkelijk oer-Hollands landschap. Het gebied is divers door een aantrekkelijk veenweidegebied, de randen van de droogmakerijen en het bijzondere erfgoed langs de Zaan.
- Het gebied heeft recreatieve potentie, maar kent ook beperkingen in de bereikbaarheid, vanuit natuurwetgeving en agrarisch gebruik.
- Het onderhoud van het landschap staat onder druk door bodemdaling en beschermende regels voor behoud van natuurwaarden.
- Er zijn weinig recreatieve voorzieningen.

Wat willen we bereiken

- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid gemeente voor inwoners en bezoekers.
- Vergoten financiële mogelijkheden voor goed landschapsbeheer.
- Versterken poortfunctie regio Waterland en gemeente Wormerland.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud/kwaliteitsverbetering van verblijfs-natuur- en recreatiegebied (functies: sport, golfbaan, camping, hotel, bungalowpark, jachthaven, volkstuinen).
- Ruimte voor initiatieven die de leisure-poortfunctie van de regio Waterland en van Wormerland vergroten (bijvoorbeeld recreatief aanbod).
- Uitbouw naar een breed en variërend aanbod aan recreatieve voorzieningen. Dit kan variëren van de ontwikkeling van een hotel langs de Zaan tot zeer kleinschalige vormen van verblijfsrecreatie in de linten, zoals bed & breakfast voorzieningen dan wel boerderijkamers.
- Kwaliteitsimpuls Campings.
- Vergroten beleefbaarheid erfgoed langs de Zaan (zie Zaanoever).
- Toevoegen recreatief aanbod Enge Wormer en vergroten beleefbaarheid (4 meter onder zeeniveau).

THEMAKAART LINTEN

Lintstructuur

4.11 BEBOUWINGSLINT IN VEENPOLDERLANDSCHAP

Waar hebben we mee te maken

- Het langgerekte lint door het veen Wormer/ Jisp is karakteristiek.
- De recreatieve druk op het (rustige) landschap wordt steeds groter door recreanten uit met name Amsterdam. De linten zijn belangrijke routes voor recreanten die het Wormer- en Jisperveld bezoeken om te fietsen, varen of te wandelen. Gebruik van de smalle linten door snel en langzaam verkeer en agrarisch verkeer is niet goed voor de verkeersveiligheid.
- In het veenpolderlandschap is de relatie tussen het water en het lint van groot belang. Zeker in de kernen, maar ook steeds meer in het landelijk gebied staat deze relatie onder druk door demping van de wegsloot, aanleg van brede dammen en lange duikers, hoge walbeschoeiingen of oprukkende verharding van wegen en erf.

Wat willen we bereiken

- Behoud van karakteristieke kleinschalige en gevarieerde dorpslinten.
- Aantrekkelijke leefbare linten.

Hoe willen we dat bereiken

- De directe relatie tussen het lint, het water en het landschap behouden of vergroten.
- Behoud strokenverkaveling.
- Behoud het water in het lint, dit geldt zowel voor de wegsloot als de dwarse sloten (haaks op de weg) met doorzicht.
- Behoud van het karakter en de transparantie van de linten door voldoende doorzichten naar het open landschap.
- Behoud van het karakter en de transparantie van de linten door voldoende doorzichten naar het open landschap.
- Behoud kleinschalige en gevarieerde bebouwingsstructuur. Bij nieuwe bebouwing in het lint rekening houden met de uitgangspunten uit de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.
- Wonen in de tweede lijn is onder voorwaarde van kwaliteitsverbetering en behoud diversiteit denkbaar, mits passend binnen Natura 2000 en de provinciale Omgevingsverordening. Zoekgebieden voor herontwikkeling of transformatie zijn in en nabij kernen en bij vrijkomende functies. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt in delen van de linten met verschillende kwaliteiten en mogelijkheden.
- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid door uitbreiding vrijliggende recreatieve wandel- en fietsroutes.
- Vergroten verkeersveiligheid.

4.12 BEBOUWINGSLINT IN DROOGMAKERIJ

Waar hebben we mee te maken

- De lange linten in de Wijde Wormer (Noorder- en Zuiderweg) zijn beeldbepalend.
- De linten hebben een agrarisch karakter ondanks dat het agrarisch gebruik van de bebouwing afneemt.
- Er is sprake van sluipverkeer en geen gescheiden fiets- en wandelpaden (verkeersonveilig).

Wat willen we bereiken

- Behoud karakteristieke linten met blokverkavelingsstructuur.
- Behoud geschiktheid voor agrarische sector.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud voldoende transparantie (zichtlijnen tussen de linten).
- Behoud cultuurhistorisch waardevolle blokverkaveling en stolpen.
- Faciliteren schaalvergroting duurzame en gezonde agrarische sector.
- Ruimte voor vervolgfuncties tbv behoud stolpen.
- Bij nieuwe initiatieven rekening houden met behoud agrarische functies die essentieel zijn voor behoud open landschap.
- Vergroten verkeersveiligheid door gescheiden fietspaden.

4.13 ZAANOEVER

Waar hebben we mee te maken

- De Zaan is van oudsher een zeer belangrijke ruimtelijke drager voor de verstedelijking en de industriële ontwikkeling van de Zaanstreek.
- De Zaan ligt nu grotendeels in het stedelijk gebied maar dit levert dan ook direct een uniek landschap op. Aan de oevers staat veel cultureel erfgoed. Langs de Zaan staan cultuurhistorisch waardevolle (monumentale)

panden die het verhaal vertellen van het industriële karakter van dit gebied.
- Het gebied heeft potentie voor intensiever gebruik.
- De maaswijdte in Zaandam tussen de bruggen is vrij groot voor een stedelijk gebied van deze omvang. De Zaan is een barrière in het fiets- en voetgangersnetwerk.

Wat willen we bereiken
- Versterken uniek cultuurhistorisch karakter en intensiever gebruik Zaanoevergebied.

Hoe willen we dat bereiken
- Transformatie Zaanoever naar uniek gemengd gebied (wonen, werken, leisure) met versterking cultuurhistorische waarden en stimuleren van bezoek.
- Uitvoering Masterplan Zaanoever / Visie op Transformatie Zaanoever: 1 integraal gebied, complementaire projecten en Zaanoever als verbinder van de parels.
- Onderscheid in drie deelgebieden: noord ; 'Recreatieve Rust', midden 'Zaanse Zaken' en zuid 'Wormers Welkom'.
  - Noord: verbinden van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld, versterken van de aanwezige dag en verblijfsrecreatie; en ruimte bieden aan nieuwe recreatieve functies.
  - Midden: Ruimte bieden aan wonen en andere stedelijke functies. Stedelijke functie op het water verbreden. Diverse verbindingen zoeken in groene ader, Entrees van Wormer versterken.
  - Zuid: Behouden voor werken, voorzichtiger met wonen. Zaan zichtbaar maken op groot deel bedrijventerrein. Aantrekkelijk welkom maken vanuit stedelijke agglomeraat.
- Ontwikkeling Zaanoevergebied in samenhang met Zaanstad bezien.
- Opstellen Stedenbouwkundige visie Zaanoever.
- Behoud en herontwikkeling cultuurhistorisch waardevolle panden.
- Behoud van enkele karakteristieke doorzichten vanuit het lint van Wormer op de Zaan.
- Van Zaanoever naar Zaanboulevard; een attractief gebied met een levendige mix van horeca, cultuur, foodbeleving, educatie, creatieve industrie en realisatie van een recreatief circuit langs de oever (uitvoering Nota Recreatie en Toerisme).
- Onderzoek naar een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan in de buurt van de Verkade fabriek.

4.14 STELLING VAN AMSTERDAM

Waar hebben we mee te maken
- Onze gemeente ligt binnen de Stelling van Amsterdam. Aan de noordzijde vormt de ringdijk van de Beemster een duidelijke rand door zijn hoogte en beplanting.
- De Stelling van Amsterdam, met meerdere forten en schootsvelden, loopt langs de ringdijk, direct ten noorden van de gemeente.
- De schootsvelden van de forten liggen deels binnen de gemeente.

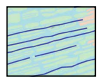
Wat willen we bereiken
- Binnen het erfgoedbeleid afwegen of wij kunnen bijdragen aan de beleefbaarheid van het werelderfgoed.

Hoe willen we dat bereiken
- Schootsveld forten en verhaal Stelling beleefbaar maken in het landschap langs de ringdijk.

4.15 LANDMARKS

Waar hebben we mee te maken
- In de gemeente komen diverse beeldbepalende panden en bouwwerken voor. Het gaat om een aantal (resten van) molens, waterhuishoudkundige werken en oude boerderijen, met name de voor deze regio typerende stolpboerderijen. Wormer heeft twee bebouwingslinten met daaraan veel stolpen. Verder zijn er veel stolpen in het lint van Jisp en langs de ringdijken. Het karakteristieke, piramidevormige dak is van grote afstand zichtbaar in het open landschap.
- Langs de Zaan staan diverse cultuurhistorisch waardevolle (monumentale) panden die het verhaal van het industriële verleden vertellen.
- De twee molens binnen de gemeente (Neckermolen en De Koker/Zwarte Hengst) vormen (samen met de kerktorens in de dorpen en de stolpen) markante bakens in het open landschap.

THEMAKAART STRUCTUREN



Landschappelijke structuren

Wat willen we bereiken

- Het verhaal van het Hollands landschap leesbaar en beleefbaar maken.

Hoe willen we dat bereiken

- Behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, waaronder stolpen, molens en monumentale panden aan de Zaan.
- Ruime mogelijkheden voor passende vervolgfuncties die de cultuurhistorische waarden niet aantasten.
- Behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

4.16 NATUURVERBINDING

Waar hebben we mee te maken

- De biodiversiteit in het gebied staat onder druk.

Wat willen we bereiken

- Behoud en vergroting biodiversiteit.

Hoe willen we dat bereiken

- Afronding verbinding natuurgebieden niet onmogelijk maken en zo mogelijk meekoppelen met recreatieve ambities (indicatief).
- Het stedelijk gebied aanpassen ter bevordering van de biodiversiteit zodat dit een minder strenge barrière vormt voor de natuur.

4.17 ENERGIETRANSITIE / NETWERK ELEKTRICITEITSVOORZIENING

Waar hebben we mee te maken

- De capaciteit van ons huidige elektriciteitsnetwerk is onvoldoende om in de groeiende vraag naar elektriciteit te kunnen voorzien.
- Het huidige netwerk is niet geschikt om grootschalige opwekking van duurzame energie op aan te sluiten.
- Een belangrijk element in de energietransitie is het verminderen van de energie en warmtevraag, waarmee de vraag naar fossiele brandstoffen ook wordt verminderd. Onze gebouwde omgeving is echter nog niet geschikt om van het aardgas af te stappen.

Wat willen we bereiken

- Ontwikkeling energieneutrale regio met een duurzaam netwerk.

Hoe willen we dat bereiken

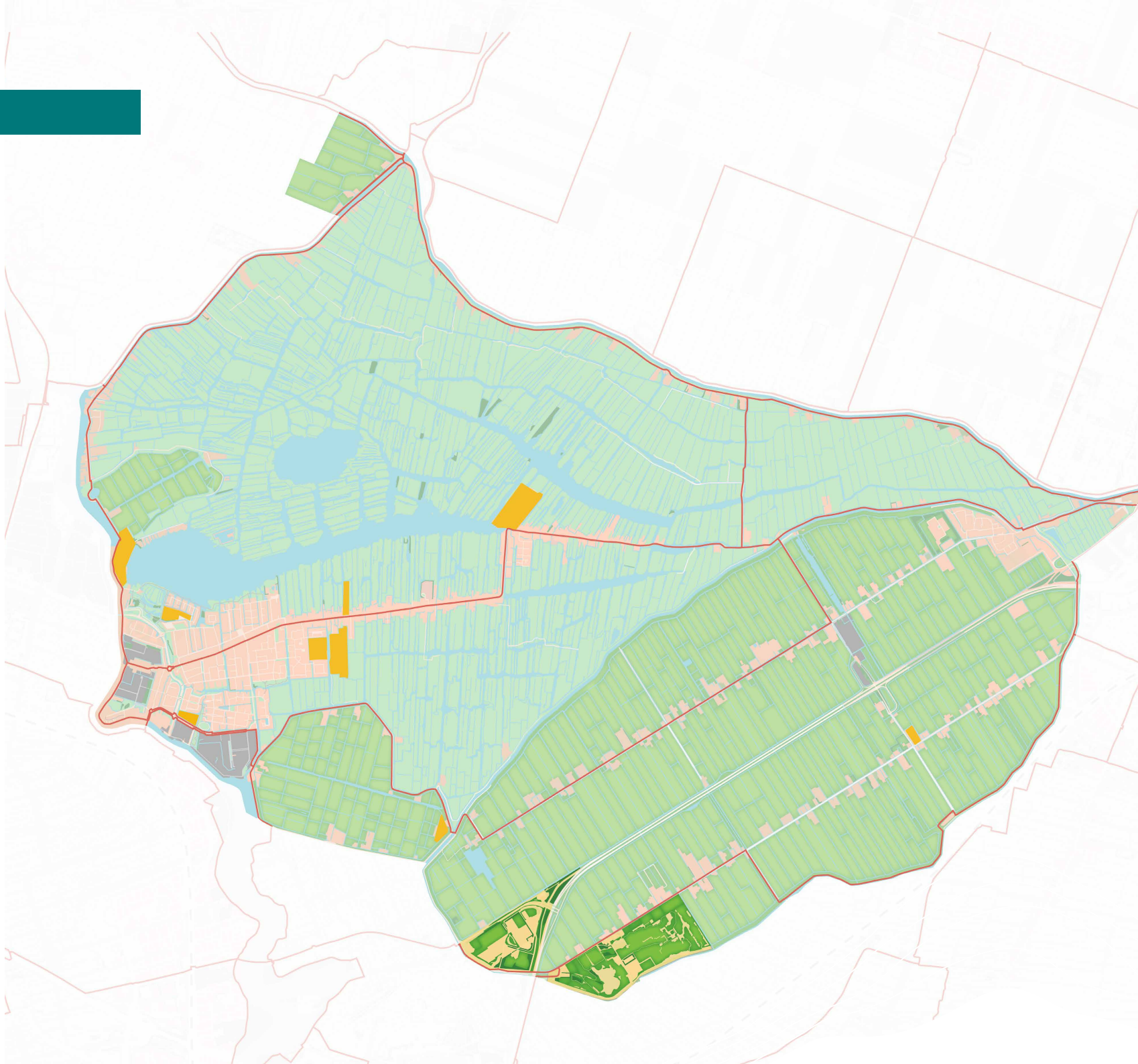
- De regionale energiestrategie afronden en uitvoeren.
- Faciliteren energietransitie door ontwikkelen duurzaam elektriciteitsnetwerk, rekening houdend met ons cultuurhistorisch waardevolle landschap.
- Het energienetwerk zoveel mogelijk ondergronds aanleggen om horizonvervuiling te voorkomen.
- Utiliteitsgebouwen mogelijk maken om potentiële warmtenetten te kunnen realiseren.
- Uitvoeren Transitievisie Warmte.
- Naast het stimuleren van zonne-energie zetten we in op isolatie van woningen en afbouw van gebruik van fossiele brandstoffen. Dat betekent dat we werk maken van aardgasloze woningen.
- Faciliteren verduurzamen van de gebouwde omgeving. Wij hebben een voorbeeldfunctie en verduurzamen onze gebouwen.
- Nieuwe gebouwen moeten energieneutraal of zelfs energieleverend worden.
- Onderzoek mogelijkheden aquathermie (duurzaam verwarmen en koelen met water).

4.18 ZOEKGEBIEDEN OPWEKKEN HERNIEUWBARE ENERGIE

Waar hebben we mee te maken

- Om energieneutraal te worden is grootschalige opwekking van hernieuwbare energie noodzakelijk. Binnen onze gemeente zijn hiervoor slechts beperkt mogelijkheden die geen afbreuk doen aan het landschap.
- Conform de RES 1.0 zijn enkele zoekgebieden voor zon op land op de kaart opgenomen.
- Naast zonenpanelen op daken zijn ook zonnepanelen op parkeerdaken mogelijk.
- De gemeente vindt grote windturbines niet passend in verband met het cultuurhistorisch waardevolle landschap en de mogelijke negatieve effecten op natuurwaarden.
- Wel zijn kleine windturbines in het landelijk gebied en op bedrijventerreinen onder voorwaarden mogelijk (passend binnen de regels uit de provinciale omgevingsverordening).

THEMAKAART RECREATIE



Recreatiegebied

Hoofdroute

Leisure

Wat willen we bereiken
- Constructief bijdragen aan hernieuwbare energieopwekking, rekening houdend met de landschappelijke waarden binnen de gemeente.

Hoe willen we dat bereiken
- Zoveel mogelijk zon op daken stimuleren.
- Samenwerking in de deelregio stimuleren en het benutten van koppelkansen.
- Het opstellen van een zonneladder met toetsingskaders.
- Als zich nieuwe mogelijkheden voor hernieuwbare energiebronnen aandienen, die voor Wormerland kansrijk zijn, zullen we de mogelijkheden verkennen om die te benutten.

4.19 HOOFDINFRASTRUCTUUR

Waar hebben we mee te maken
- Een deel van Wormerland is niet heel goed bereikbaar door de barrièrewerking van het vele water.
- De Wijde Wormer wordt doorsneden door de A7
- Het gebied heeft te maken met sluipverkeer over de smalle linten.

Wat willen we bereiken
- Vergroten verkeersveiligheid, doorstroming verbeteren, sluipverkeer ontmoedigen.

Hoe willen we dat bereiken
- Bij toekomstige verkeerskundige aanpassingen van de inrichting zal het tegengaan van sluipverkeer in de linten worden meegenomen.
- De verkeersveiligheid monitoren om zicht te krijgen op waar aanpassingen in de inrichting nodig zijn.

4.20 NIEUWE VERBINDING

Waar hebben we mee te maken
- Sluipverkeer dat door de dorpskern van Neck en over de Noorderweg en Zuiderweg parallel aan de A7 rijdt om de file die daar optreedt te vermijden.

Wat willen we bereiken
- Vergroten verkeersveiligheid en leefbaarheid kern Neck.
- Tegengaan sluipverkeer.

Hoe willen we dat bereiken
- Bij het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur zullen de maatregelen voor het tegengaan van sluipverkeer worden meegenomen. Een rondweg via de Noorderweg-Neck Zuid zou een concrete uitwerking kunnen zijn. De gemeente werkt de verkeerskundige maatregelen graag verder uit in goede samenspraak met de werkgroep Verkeer en veiligheid Wijdewormer.
- De verkeersveiligheid wordt als ontwerpuitgangspunt meegenomen bij het ontwikkelen van nieuwe hoofdinfrastructuur.

4.21 RECREATIEF (KNOOPPUNTEN)NETWERK

Waar hebben we mee te maken
- Er is een wens om het gebied meer recreatief in te zetten, in balans met natuur door het gebied toegankelijker te maken. Meer fietsen, wandelen (bijv. laarzenpad, ommetjes, ontbrekende fietsroutes) en varen. In de praktijk moeten de recreanten het doen met de bestaande infrastructuur, terwijl de recreatieve vraag sterk toeneemt.
- De recreatieve potentie van het gebied wordt onvoldoende benut, mede door belemmeringen in de bereikbaarheid, doorgankelijkheid en belemmeringen door te beschermen natuurwaarden.

Wat willen we bereiken
- Vergroten recreatieve aantrekkelijkheid en toegankelijkheid en stimuleren sport en bewegen.

Hoe willen we dat bereiken
- Realisatie ontbrekende schakels wandel en fietspaden (bijvoorbeeld wandelpad/laarzenpad Jisp en verbeteren toegankelijkheid en veiligheid dijk tussen Spijkerboor en Neck).
- Op termijn onderzoek doen naar het uitbreiden van fiets- en wandelroutes.

THEMAKAART INFRASTRUCTUUR

5 UITVOERING

De omgevingsvisie is geen doel op zich. De visie geeft de doelen en ambities weer, maar we zijn pas waar we zijn moeten, als we onze doelen hebben bereikt en onze ambities hebben verwezenlijkt. De uitvoering is daarmee een essentieel onderdeel van de omgevingsvisie.

5.1 SAMEN

De cultuurverandering is al ingezet. Deze globalere visie met doelen helpt daarbij en betekent meer beleidsvrijheid en een andere manier van werken. Om tot uitvoering te komen, hebben wij de inzet van verschillende partijen nodig. De kracht zit in de gezamenlijkheid. Duidelijkheid is nodig over wat we van elkaar verwachten. Daarvoor hebben we spelregels geformuleerd. In paragraaf 2 geven we de uitgangspunten weer, die van belang zijn bij projectrealisatie.

De gemeente hecht groot belang aan het gezamenlijk met de samenleving vormgeven aan de ontwikkeling van de leefomgeving in Wormerland.

We benaderen initiatieven op een zo hoog mogelijke trede op de participatieladder. Daarbij onderscheiden we verschillende rollen. Vaak is de gemeente het bevoegd gezag, bijvoorbeeld als het gaat om vergunningverlening. Van oudsher ging de gemeente ook over de regie bij initiatieven.

Daarin worden we terughoudender. Inzetten op co-creatie betekent dat niet de gemeente automatisch de regie in handen heeft. Vaak zal zij met een faciliterende rol kunnen volstaan. De procesrol wordt groter; de gemeente als verbinder van verschillende partijen die gezamenlijke initiatieven van de grond moeten krijgen. Maar ook die bewaakt of in het proces alle relevante partijen op een goede manier worden betrokken, zoals belanghebbenden en bewoners. Deze nieuwe rol vraagt andere vaardigheden van de gemeente, die meer procesgericht zijn en minder inhoudelijk.

Ook de rol van initiatiefnemers verandert en wordt pro-actiever. Initiatiefnemers:
- Creëren plannen met meerwaarde, die een bijdrage leveren aan de doelen van de omgevingsvisie.
- Verbeteren plannen naar aanleiding van feedback vanuit de omgeving en belanghebbenden, waardoor actief draagvlak kan groeien.

We onderscheiden verschillende initiatiefnemers: ontwikkelende marktpartijen en corporaties, bedrijven, particulieren of bewonersinitiatieven. Naarmate een initiatief aan de voorkant een breder maatschappelijk draagvlak heeft, des te groter wordt de haalbaarheid.

Om die rol- en taakverdeling voor iedereen duidelijk te maken en in goede banen te leiden, zijn spelregels nodig.

5.2 SPELREGELS NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Om de ambities en doelen uit deze visie te realiseren, zijn ontwikkelingen en acties nodig. Dat geldt voor alle deelgebieden en voor alle thema's. Een deel van die ontwikkelingen zullen wij als gemeente initiëren, maar voor een belangrijk deel zullen ontwikkelingen door derden worden opgepakt. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden hebben we een set spelregels opgesteld, die gelden voor alle categorieën ontwikkelingen. In de volgende paragraaf wordt op basis daarvan het proces van het begeleiden van initiatieven beschreven.

De Omgevingsvisie brengt in beeld wat we voor de deelgebieden en de thema's willen bereiken. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de doelen en ambities (en geen afbreuk doen aan andere doelen), worden omarmd. Behoud en versterken van de bijzondere kwaliteiten van de gemeente staat centraal in deze omgevingsvisie. Nieuwe initiatieven moeten substantieel bijdragen aan het behoud en de versterking van de doelen voor de verschillende deelgebieden. Bijdragen aan de gestelde doelen is niet het enige criterium waar een initiatief aan moet voldoen. Daarnaast is belangrijk dat het initiatief voldoende breed wordt gedragen. Verder moet een ontwikkeling uitvoerbaar zijn voor wat betreft de omgevingsaspecten (zoals ruimtelijke kwaliteit en milieunormen) en het beleid van andere overheden (waaronder het provinciaal beleid).

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan deze aspecten is in beginsel aan de initiatiefnemer. Mocht het initiatief daar niet of onvoldoende in voorzien, dan kan de extra kwaliteitsimpuls ook door middel van een bijdrage in bijvoorbeeld een fonds worden gedaan. Het schema op de volgende pagina geeft de spelregels in het kort weer.

Uitgangspunten

Het uitgangspunt van deze omgevingsvisie is het faciliteren en ruimte geven aan ontwikkelingen die bijdragen aan de geformuleerde doelen en daarmee aan een aantrekkelijke fysieke leefomgeving in Wormerland. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten:
- Initiatieven worden positief tegemoet getreden.
- In een zo vroeg mogelijk stadium in het planproces wordt duidelijkheid gegeven over de kans van slagen van een initiatief.
- Er wordt gestuurd op het creëren van meerwaarde en draagvlak.
- Klimaatadaptatie en energieneutraal bouwen zijn ook belangrijke uitgangspunten.
- Alle initiatieven die niet in het bestemmingsplan of het omgevingsplan passen doorlopen het stappenplan in paragraaf 5.3.
- De gemeentelijke inzet hangt af van de beoordeling van het initiatief.

BEOORDELING	HOUDING GEMEENTE	INZET
JA	Actief faciliteren dan wel zelf ontwikkelen	Veel capaciteit
JA, MITS	Actief faciliteren; meedenken in verbeteringen	Veel capaciteit
NEE, TENZIJ	Passief faciliteren: verbeteropgave benoemen	Weinig capaciteit
NEE	Afwijzen	Geen capaciteit

5.3 STAPPENPLAN INITIATIEVEN

Een initiatief dat niet in het bestemmingsplan/ omgevingsplan past , komt via het omgevingsloket bij de casemanagers binnen. Team vergunningen is de eerste toegang. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet hebben wij 8 weken de tijd om een vergunning te verlenen, nu is dat nog 26 weken. Dat vraagt om een gedegen voorbereiding van de initiatiefnemer en een gestroomlijnd proces om tot een integrale afweging te komen, voordat de planologische procedure wordt gestart.

De integrale afweging vindt plaats door een stappenplan te doorlopen. Het stappenplan zoals dat hieronder is opgenomen vormt de leidraad voor wat betreft de volgorde en de werkwijze (omgeving, ambtelijke specialisten). De werkwijze kan door inzichten werkenderwijs op onderdelen worden aangescherpt. Initiatieven die niet in het bestemmingsplan/omgevingsplan passen, doorlopen de volgende stappen, waarbij we gezamenlijk bepalen of een idee goed is en tot uitvoering kan komen:

1. *Inventarisatie*: Startgesprek met casemanager (1 contactpersoon per project): eerste globale check of een idee kansrijk is. Informatie uitwisselen over wat er nodig is om een goed adviesgesprek te kunnen voeren. De initiatiefnemer gaat met dit ‘huiswerk’ aan de slag om het idee tot een globaal planvoornemen uit te werken (schets en toelichting).
2. *Presentatie in intaketafel*: adviesgesprek met de casemanager en specialisten (maatwerk per initiatief): De initiatiefnemer presenteert het globale planvoornemen en krijgt aanwijzingen en tips mee om het concept uit te werken. Eerste reactie van gemeente: is het initiatief kansrijk: past het initiatief binnen de doelen en ambities van de omgevingsvisie? Wat zijn aandachtspunten? Welke punten moeten worden uitgewerkt voor behandeling in omgevingstafel?
3. *Behandeling in omgevingstafel* (vaste kern met per project relevante specialisten en afhankelijk van project ook externe partijen, ketenpartners, buurgemeenten): als het initiatief voldoende concreet is, wordt het besproken in dit maatwerk omgevingsteam. Mogelijke uitkomsten:
   - ja: planologische procedure kan worden gestart.
   - ja, mits: planologische procedure kan worden gestart, als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.
   - nee, tenzij: initiatief in huidige vorm niet kansrijk. Aangegeven wordt hoe het initiatief met aanpassingen alsnog kansrijk gemaakt kan worden.
   - nee: initiatief niet kansrijk.

   categorieën ja en ja, mits kunnen het participatietraject in.
   categorie nee, tenzij en nee: kunnen na aanpassing opnieuw via coach en ontwikkelteam worden behandeld.
   In dit stadium wordt ook de rol en de benodigde inzet van de gemeente bepaald:
   - Regisseren: sturen op basis van en toetsen aan vastgestelde kaders.
   - Faciliteren: passende initiatieven actief mogelijk maken binnen duidelijke kaders.
   - Inspireren: sturen op globale doelen en partijen inspireren die doelen met goede ontwikkelingen te realiseren.
   - Netwerken: partijen bij elkaar brengen, inzet om ontwikkelingen door de samenleving tot stand te laten brengen op basis van globale doelen.
4. *Participatie.* Afstemmen met casemanager: uitwerken plan ten behoeve van go/no go: uitkomsten participatie en opmerkingen

ontwikkelteam verwerken; verkenning gebruikelijke planologische aspecten.

5. *Behandeling in college:* go / no go
   Als sprake is van medefinanciering door de gemeente dan wordt het project zo mogelijk in de begroting opgenomen. Omdat niet alles tegelijkertijd kan, zal de gemeente prioriteiten stellen en projecten zo nodig faseren.
6. *Planologische procedure kan worden voorbereid;* overdracht naar plantoetsers. Planologische procedure.
   Beschrijving initiatief, onderbouwing sectorale aspecten, beschrijven meerwaarde doelen Wormerland, integrale afweging, waarbij draagvlak in de omgeving een belangrijke rol speelt, maar de eindverantwoordelijkheid voor het waarborgen van ruimtelijke kwaliteit bij de gemeente(raad) ligt.

5.4 MONITORING BELEID EN PROJECTEN

Het monitoren van beleid is belangrijk om de doorwerking en het behalen van de beoogde ambities te bepalen. Op basis van de monitoring kan worden bezien of beleid, proces of middelen effectief worden ingezet. Daarnaast kunnen er gedurende de looptijd van de visie nieuwe inzichten en ontwikkelingen zijn, waarin de Omgevingsvisie niet voorziet. Dit kan leiden tot actualisering van de visie.

Ook het projectenprogramma zal periodiek worden geëvalueerd en geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten en nieuwe projecten. Dit organiseren we rondom de begrotingsbehandeling omdat daarmee ook gemeentelijke kosten gemoeid kunnen zijn.
Projecten die bijdragen aan de ruimtelijke visie kunnen in het projectenprogramma worden opgenomen.

5.5 PROJECTEN

Binnen de gemeente worden diverse projecten uitgevoerd met als doel de ambities zoals die in de omgevingsvisie zijn beschreven, een stap verder te brengen. Deze projecten worden in het jaaroverzicht bij de begrotingsbehandeling in beeld gebracht. Zo wordt de voortgang ervan gemonitord en blijft de projectenlijst en de voortgangsbewaking altijd actueel.

1 BIJLAGE ACHTERGRONDEN: SPEELVELD, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Wat zijn de (externe) omstandigheden en ontwikkelingen waarin de visie is opgesteld? Wat komt er op ons af en waar moeten we rekening mee houden?

1.1 INLEIDING

De ontwikkelingen binnen onze gemeente gaan altijd door: een geschikte woning voor iedereen, bereikbaar blijven, voedsel produceren, uitvoering geven aan de afspraken uit het klimaatakkoord, het cultuur- en natuurlandschap in stand houden, voldoende werkgelegenheid in de buurt, ruimte voor vrijetijd bieden en samenleven in een gezonde en veilige omgeving. Uitdagingen binnen een drukker wordende metropool.
Daar komen nieuwe opgaven uit voort als: de sterke punten van de gemeente binnen de metropoolregio versterken, hernieuwbare energie opwekken, circulair omgaan met grondstoffen en bouwmaterialen, meer zorg voor de agrarische bodem, voldoende en energieneutraal bouwen, water vasthouden, meer biodiversiteit en de wens om gezondheid meer centraal te stellen.

De karakteristieke waarden van onze gemeente inspireren ons bij het denken over hoe we deze opgaven combineren en een plek geven.

Er zijn grote transitieopgaves, actuele trends en nieuwe ontwikkelingen die op ons afkomen. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke leefomgeving te houden moeten we ons voorbereiden op de veranderingen die komen. We blijven samen werken aan een toekomstbestendige leefomgeving.

Onze positie binnen de metropool, specifieke aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en wonen en een veelheid aan trends en ontwikkelingen met een ruimtelijke impact voor onze gemeente zijn hierna samengevat.

1.2 POSITIE IN DE METROPOOL

De provincie heeft in haar *Omgevingsvisie NH2050* aangegeven dat zij balans wil tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

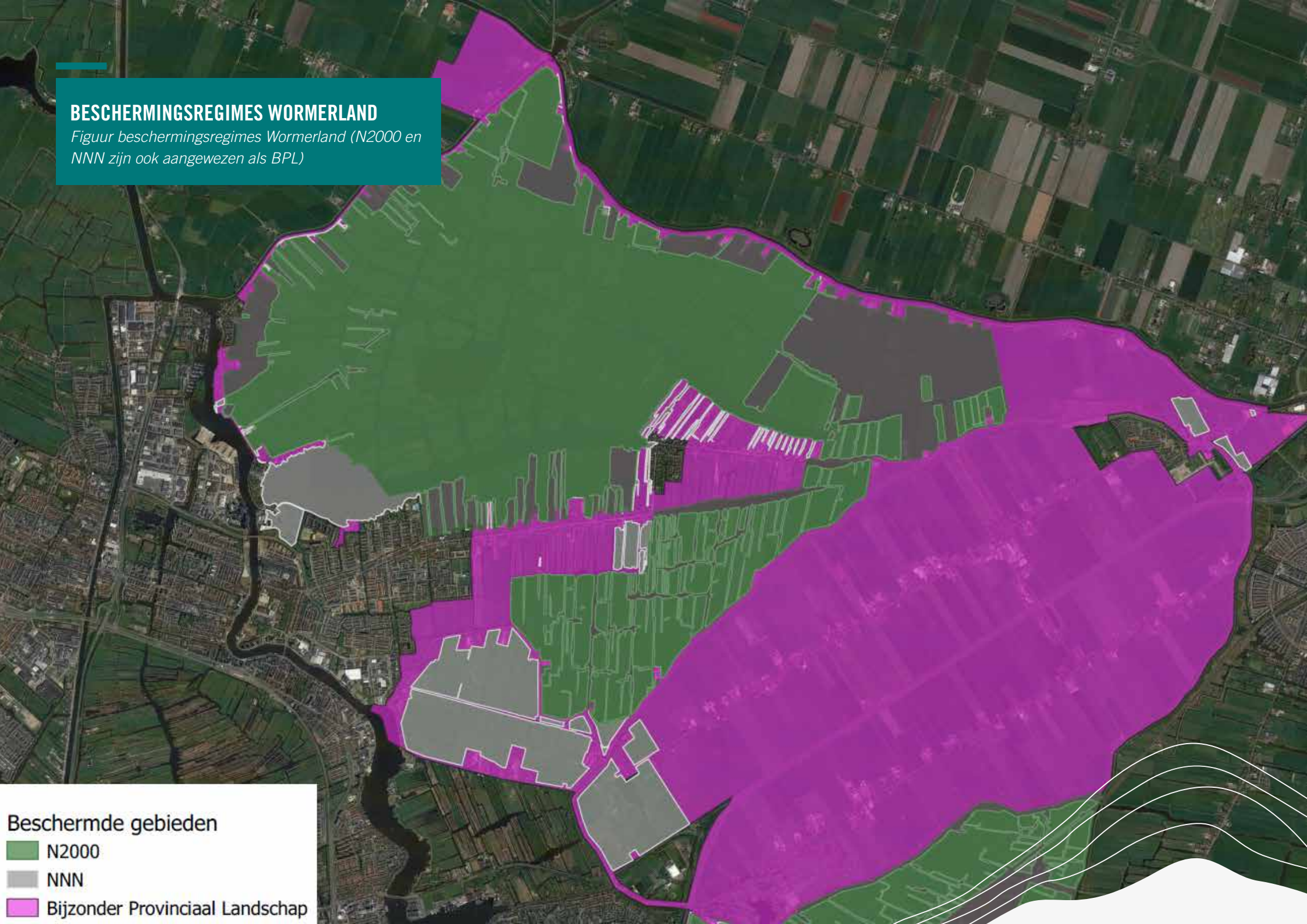
In de visie zijn vijf bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving. Wormerland is onderdeel van het 'metropolitaan landschap'. Het metropolitaan landschap is één van de grote bouwstenen van de beweging Metropool in ontwikkeling. Hier spelen de doelen uit de beweging Natuurlijk vitaal landelijke omgeving een grote rol. Het gaat om onderwerpen als vergroten van de natuurwaarden en het tegengaan van bodemdaling in veenweidegebieden. De groter wordende recreatieve druk op het gebied, de inpassing van energietransitie-opgaven uit de beweging Nieuwe energie en kansen voor gedeeltelijk nieuwe agrarische activiteiten en klimaatadaptatie.

Aandachtspunten voor Wormerland

- Het landschap staat onder druk door de ruimtevraag van stedelijke functies, energietransitie, schaalvergroting in de landbouw, toenemende recreatie en toerisme, en klimaatadaptatie.
- Ruimte voor ontwikkeling van een toekomstbestendig agribusinesslandschap: een landschap waarin de agrarische keten optimaal functioneert en innoveert, passend binnen andere maatschappelijke doelstellingen.
- Klimaatadaptief vermogen van de sector, waaronder voldoende zoet water (zelfvoorziening).
- Bereidheid van de agrarische sector tot verduurzaming, rekening houdend met natuur, landschap en biodiversiteit.
- Behoud en versterking van de kennisinfrastructuur innovatiemogelijkheden.
- Schaalvergroting alleen als die samengaat met economische, maatschappelijke en duurzame ontwikkeling.
- Ruimte voor functiemenging en functiestapeling, mits die bijdragen aan duurzaamheid en aan een economisch sterke sector.
- Logistieke ruimte en fysieke en digitale bereikbaarheid.
- Benutten van vrijkomende agrarische bebouwing voor andere functies of verduurzaming van omliggende bedrijven.
- Vergroten van de biodiversiteit. Meer biodiversiteit draagt bij aan een duurzame agrifoodsector en aan een gezonde leefomgeving. Natuurinclusief ontwikkelen in het agrarisch gebied bestaat onder meer uit het gebruik van natuurlijke plaagbestrijding, circulaire landbouw, het bieden van ruimte aan natuur en het stimuleren van vismigratie.
- Ontwikkelingen mogen het watersysteem niet verslechteren.
- De landbouw draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit en vermindering van emissies van gewasbeschermingsmiddelen en meststoffen naar natuurgebieden en oppervlaktewater door nieuwe en innovatieve teeltsystemen (naast doorvoering van rendementsverbeteringen).
- Vraag en aanbod van hernieuwbare energie bundelen.
- Realisatie van de bestaande NNN en N2000 doelen en goede geleiding van de recreatiegroei.

BESCHERMINGSREGIMES WORMERLAND

Figuur beschermingsregimes Wormerland (N2000 en NNN zijn ook aangewezen als BPL)



De belangrijkste onderwerpen uit de omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening NH2020. Deze regels werken door in omgevingsplannen. Voorbeelden van doorwerking zijn regionale afstemming over stedelijke ontwikkelingen, de ruimtelijke kwaliteitseis, de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 en de aanwijzing tot Bijzonder Provinciaal Landschap. In theorie zijn er ontwikkelingen in het Bijzonder Provinciaal Landschap mogelijk als er sprake is van een groot openbaar belang én er geen alternatieven zijn én de aantasting van de kernkwaliteiten wordt gecompenseerd. De kernkwaliteiten zijn benoemd in bijlage 6 van de Omgevingsverordening.

De mogelijkheden om nieuwe stedelijke ontwikkelingen of kleinschalige woningbouw (waaronder bouwen in de tweede lijn) te realiseren in BPL-gebied binnen de MRA lijken nu vooral theoretisch van aard. Om de mogelijkheden concreet te maken is een provinciale Notitie lintbebouwing in de maak, maar de contouren zijn nog niet duidelijk. Er is wel nadrukkelijk behoefte aan meer gespreksruimte om maatwerk te kunnen leveren: toename gebruikswaarde naast bescherming belevingswaarde.

De verschillende beschermingsregimes (Natura 2000, NatuurNetwerk Nederland en Bijzonder Provinciaal Landschap) leiden tot grote beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen en houden onvoldoende rekening met ontwikkelingen die op het gebied afkomen en de behoefte om hier enige ruimte in te bieden. Het huidige gebrek aan speelruimte voor ontwikkelingen leidt niet tot kwaliteitsverbetering.
De agrarische sector is nodig om het gebied te beheren en de kenmerkende openheid te behouden, maar agrarisch gebruik wordt steeds moeilijker door bodemdaling en de te beschermen natuurwaarden. De woningbehoefte en de recreatiedruk in het gebied neemt toe, maar er zijn onvoldoende mogelijkheden om deze druk op te vangen. De nieuwe regelgeving van de provincie houdt onvoldoende rekening met het feit dat kwaliteitsverbetering geld kost. Economische ontwikkelingen en kwaliteitsverbetering (meekoppelkansen) zijn noodzakelijk voor een duurzame toekomst van het gebied. Het gebied is geen museum.

1.3 WONEN

Als startpunt voor de visie op de woningbouw is onder andere een verkennende analyse uitgevoerd van de meest recente ontwikkelingen in Wormerland. Hiermee zijn de onderzoeksgegevens die ten basis lagen aan de woonvisie 2017-2025 geactualiseerd. Andere uitgangspunten voor deze visie op woningbouw zijn het coalitieakkoord 2018-2022 en de woonvisie 2017-2025. In deze paragraaf worden de onderzoeksgegevens samengevat weergegeven en zijn de 4 (hoofd) ambities uit de woonvisie opgenomen. De doelen met ruimtelijke impact, inclusief de doelen in relatie tot onze visie op woningbouw, uit het coalitieakkoord zijn in de vorige paragraaf weergegeven.

Woonvisie 2017-2025
In de woonvisie worden de volgende (hoofd) ambities weergegeven:

1. Voldoende mogelijkheden voor onze inwoners om in de gemeente Wormerland te kunnen (blijven) wonen.
2. Een passende en betaalbare woningvoorraad.
3. Voldoende beschutte, verzorgde en beschermde woonvormen voor senioren en onze inwoners met een zorg- en of ondersteuningsvraag.
4. Verhogen van de kwaliteit en duurzaamheid van de woningvoorraad met behoud van het groene karakter en de identiteit van de gemeente.

Stevige groei
Het aantal huishoudens, en daarmee de woningbehoefte, blijft de komende jaren toenemen, maar de precieze aantallen zijn lastig vast te stellen voor Wormerland. Prognoses houden rekening met woningbouw en verhuistrends in het verleden en fluctueren mee met de oplevering van nieuwbouw. In de meest recente provinciale prognose die van 2019 dateert, is de verwachting dat de gemeente Wormerland in 2030 7.710 huishoudens telt. De woningbehoefte in dat jaar wordt door de provincie geraamd op 7.520 woningen.

Tabel: Bevolkingsaantallen en aantal huishoudens (bron: Provincie Noord-Holland)

WORMERLAND	2019	2025	2030	2040	2019 - 2040	%
BEVOLKING	16.300	16.400	16.500	16.900	600	4
HUISHOUDENS	7.300	7.600	7.700	7.700	400	5

Per januari 2020 telde de gemeente 6.971 woningen. Om te voldoende aan het aantal woningen in 2030 zoals opgenomen in de provinciale prognose is een toevoeging van 549 woningen nodig. Omdat er ook rekening gehouden moet worden met sloop (zoals bijvoorbeeld de sloop van 60 woningen door WormerWonen aan de Watermuntstraat) dient de nieuwbouw hoger uit te komen om de toevoeging te halen. In de periode 2012 t/m 2018 zijn gemiddeld per jaar 15 à 20 woningen gesloopt. Wanneer we de provinciale prognose volgen, resulteert dit een minimale nieuwbouwbehoefte van 565 tot 750 woningen tot 2030. Per jaar betekent dit een bandbreedte van minimaal 56 tot 70 nieuw te bouwen woningen. In de raming ligt het accent in de behoefte op de komende jaren, tot 2025. Daarbij realiseren we ons dat, vanuit het perspectief van Wormerland, de woningbehoefte in de komende jaren in feite oneindig groot is, gezien de krapte aan woningen in de metropoolregio. Naarmate er meer woningen worden gebouwd wordt het vestigingssaldo groter.

Gezien de regionale vraag en de voortgang van de woningproductie op langere termijn gaan we op zoek naar extra plancapaciteit. Hiermee hebben we de ambitie om meer woningen te bouwen, dan waar op basis van de provinciale prognoses (in theorie) behoefte aan is.

Schaarste aan woningen

De aantrekkelijkheid van Wormerland heeft ook een keerzijde. Voor de koopmarkt is sprake van vrije vestiging, dus woningzoekenden uit Wormerland concurreren met woningzoekenden van elders uit de metropoolregio. De schaarste aan woningen in de regio weerspiegelt zich dan ook in de woningprijzen. Zo is er bijvoorbeeld in Wormer vrijwel geen aanbod onder de tweeënhalve ton (huizenzoeker.nl, peilmoment maart 2020). Dat betekent dat de grondprijzen aan de hoge kant zijn voor betaalbare nieuwbouw in het koopsegment.

Verschuiving kwalitatieve vraag

Voor de kwalitatieve vraag geldt dat op korte termijn, tot medio 2025, vooral behoefte is aan rijtjeswoningen. Op langere termijn verschuift de nieuwbouwbehoefte naar vooral (levensloopbestendige) appartementen met lift. Daarnaast is er een zekere vraag naar nieuwbouw van vrijstaande woningen, terwijl er richting 2040 aan tussenwoningen een overschot zou kunnen ontstaan. Een mogelijke verklaring is dat er vanuit starters veel behoefte aan (betaalbare) rijtjeswoningen is, terwijl deze maar met mate vrijkomen. Veel rijtjeswoningen worden nu bewoond door ouderen die relatief weinig verhuizen. Op termijn verandert dat: meer ouderen (de naoorlogse geboortegolf) gaan de woningmarkt verlaten, waardoor er meer rijtjeswoningen vrijkomen. Deze woningen zijn aantrekkelijk voor jongere huishoudens. Hun aantal neemt echter af, waardoor de vraag naar dit type woningen daalt.

Meer betaalbare woningen nodig

Driekwart (75%) van de geraamde behoefte aan netto toevoeging richt zich op koopwoningen met v.o.n.- prijzen van € 285.000,- of meer. Dit zou betekenen dat het overige gedeelte (25%) van de nieuwbouw zich richt op de verschillende huursegmenten en betaalbare koop (tot en met € 285.000,-).

De resultaten van de participatie geven aan dat ‘voldoende betaalbare woningen voor starters’ als groot gemis ervaren wordt. Jongere huishoudens krijgen steeds moeilijker toegang tot de woningmarkt. Jongere huishoudens stellen

noodgedwongen de stap naar een zelfstandige woning uit, of verhuizen naar een andere gemeente. Met een verruiming van de voorraad sociale huurwoningen kan een deel van jongere huishoudens hierin terecht. Een deel van hen verdient echter meer dan de inkomensgrens voor een sociale huurwoning en komt niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, maar verdient vaak te weinig voor een koopwoning. Hierdoor zijn zij meestal aangewezen op de middeldure huur. Het aanbod in het koopsegment tot en met 285.000 euro is (nagenoeg) niet aanwezig in de gemeente.

Voor de behoefte aan toevoeging van sociale huur zijn de volgende indicaties:

- Voor de komende 20 jaar komt de behoefte aan sociale huur uit op minimaal 30% van de nieuwbouw.
- Voor de komende 5 jaar blijkt deze behoefte niet zozeer uit de woningbehoefte analyse, maar zijn er signalen van schaarste aan sociale huur:
    - Er is, met een mutatiegraad van circa 5%, sprake van een beperkte doorstroming in Wormerland (bij een voorraad van circa 2.000 sociale huurwoningen in Wormerland komen dan ongeveer 100 woningen per jaar vrij).
    - Naast reguliere woningzoekenden worden woningen ook toegewezen aan bijzondere doelgroepen (uitstroom uit beschermd wonen en maatschappelijke opvang) en aan vergunninghouders.
    - Met name voor starters zijn weinig sociale huurwoningen beschikbaar. In Wormerland is 19% van de woningzoekenden een starter, maar slechts 5% van de woningen wordt aan een starter toegewezen. Dit heeft te maken met de huidige systematiek voor woonruimteverdeling. In de regio wordt gewerkt aan een aanpassing van de criteria. Outsiders, waaronder starters, zouden hiermee een grotere slaagkans krijgen.
- Met de realisatie van minimaal 30% sociale huur in de nieuwbouw neemt, rekening houdend met sloop, het aantal sociale huurwoningen in Wormerland toe en blijft het aandeel van sociale huur in de woningvoorraad min of meer op peil (circa 30% van de woningvoorraad).

Meer woningen voor ouderen nodig

Wormerland is ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde en de regio (Zaanstreek/Waterland) iets meer vergrijsd. In Wormerland was in 2018 17% van de huishoudens 75 jaar of ouder. In Nederland was dat 12% en in de regio 13%. Dit aandeel stijgt in Wormerland tot 23% in 2030 en 25% in 2040. Met het toenemen van deze groep groeit ook het aantal huishoudens met een langdurige aandoening die een beperking vormt bij dagelijkse activiteiten. Het betreft huishoudens die zelfstandig (moeten) blijven wonen en die niet in aanmerking komen voor een verpleegplaats. Voor een groot deel van deze huishoudens volstaan aanpassingen in de huidige woning (bijvoorbeeld verhoogd sanitair of een traplift). Zij wonen al in een geschikte woning (levensloopbestendig of gemakkelijk op dit niveau te brengen). Als hogere investeringen nodig zijn (van ongeveer meer dan € 10.000,-) is de woning niet geschikt om met beperkingen te bewonen en is verhuizing te overwegen.

Ook is er een behoefte aan alternatieve vormen van wonen van ouderen die nu nog geen zware zorg nodig hebben. Het gaat om woonvormen met een grote mate van collectiviteit: elkaar opzoeken, gemeenschappelijkheid met behoud van zelfstandigheid.

Daarnaast heeft in 2030 een klein aantal huishoudens zodanige beperkingen dat een vorm van verzorgd wonen wenselijk is. Het betreft mensen die voorheen in een verzorgingshuis terecht konden (intramurale zorg). Om in deze behoefte te kunnen voorzien is het, mede gelet op de personele problemen in de zorg, gewenst om hierop toegesneden woningen nabij een zorgcentrum te lokaliseren.

Ook het aantal dementerenden in Wormerland neemt naar verwachting toe, van 310 personen in 2020 tot 450 personen in 2030. Een toename met bijna 50%. Een deel van hen kan met ambulante zorg zelfstandig blijven wonen, maar

voor een deel is verhuizing naar een beschermde woonvorm noodzakelijk. Voor mensen met dementie zijn er aanvullende (kleinschalige) woonvormen nodig. Deze behoefte wordt geraamd op circa 55 à 60 plaatsen tot 2030. Dat is een toename van 50% ten opzichte van het huidige aantal verblijfsindicaties (WLZ) voor verpleging en verzorging in Wormerland.

Aandachtspunten plancapaciteit
In hoeverre kan en wil Wormerland in de woonbehoefte voorzien? In Wormerland zijn er (potentiële) nieuwbouwplannen voor 1.561 woningen, sterk variërend in de mate van concreetheid. Rekening houdend met een geplande sloop van 355 woningen is sprake van een netto toevoeging van 1.206 woningen. Wanneer we vervolgens uitgaan van een gemiddeld planuitval van 30% kan hiermee in de geraamde woningbehoefte van de provincie worden voorzien.

De voorziene plancapaciteit betreft overwegend zachte plannen. De harde plancapaciteit (bestemmingsplan onherroepelijk) betreft de bouw van 519 woningen en de sloop van 72 woningen; een netto toevoeging van 447 woningen. Van de harde plancapaciteit vallen 151 woningen in het sociale huur segment. Hier staat een voorgenomen sloop van 72 sociale huurwoningen tegenover.

Om in kwantitatieve zin in de behoefte te voorzien zullen dus meerdere zachte plannen met vaart moeten worden doorontwikkeld. We zijn hiervoor afhankelijk van stakeholders voor de realisatie van onze woningbouwplannen. Met name de eventuele ruimte die de ruimtelijke provinciale regelgeving biedt, is een belangrijk aspect voor de haalbaarheid van de zachte plannen die we in de planvoorraad hebben. Momenteel wordt het perspectief op deze ruimte vanuit provinciale regelgeving steeds beperkter.

Uitgesplitst naar woningtype bevat de harde plancapaciteit, voor zover het programma bekend is, een nieuwbouwcapaciteit van 388 appartementen en 139 grondgebonden woningen. De te slopen woningen in de harde plancapaciteit zijn allemaal appartementen. Op korte termijn is de behoefte aan nieuwbouw appartementen vooralsnog beperkt, terwijl hier op langere termijn veel behoefte aan is. Het is verstandig deze al wel te realiseren, en aantrekkelijk te maken voor senioren in rijtjeswoningen die overwegen te verhuizen. De programmering van de (meeste) zachte plannen is nog niet ingevuld. Dit geeft de mogelijkheid om vraag gestuurd te programmeren.

1.4 ONTMOETEN

Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten is belangrijk voor de sociale binding en de gezondheid. Ruimte voor ontmoeten is een randvoorwaarde, zodat sociale netwerken kunnen versterken en eenzaamheid kan worden voorkomen.

Onze leefomgeving bestaat uit door elkaar lopende netwerken:

- Fysieke netwerken met verplaatsing van mensen, goederen, water, dieren, energie en warmte, data en afval;
- Sociale netwerken van familie, vrienden, collega's, verenigingen, belangengroepen. We houden behoefte om elkaar fysiek te ontmoeten;
- Virtuele netwerken die steeds belangrijker worden voor het functioneren van onze samenleving. Waar fysieke netwerken de ruimte vormen, zorgen virtuele netwerken voor de verbanden. Iedereen is online met elkaar verbonden, onafhankelijk van waar men zich bevindt. Kunstmatige intelligentie en robotisering kunnen in de nabije toekomst grote invloed hebben op de inrichting van de leefomgeving.

Onze netwerken en de manier waarop ze gebruikt worden veranderen. Onze manier van leven verandert en de leefomgeving moet daar zo goed mogelijk bij aan sluiten. Dit heeft gevolgen voor het gebruik van de ruimte. Een voorbeeld daarvan is meer functiemenging, minder mobiliteit en meer met elkaar delen. De huidige maatschappij is vrij individualistisch. De verwachting is dat het met elkaar delen in de toekomst naar verwachting vaker voor gaat komen (bijvoorbeeld autodelen).

1.5 GEZONDHEID

Voor de gezondheid en de leefbaarheid is een leefomgeving van belang die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. De ingrediënten voor een gezonde leefomgeving zijn schonere lucht, voldoende groen en water, en genoeg voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, zowel buiten als binnen.

Gezondheid gaat ook over mentale gezondheid, het voorkomen van eenzaamheid is belangrijk voor de gemeente. Mobiliteit en voorzieningen voor ontmoeting spelen een belangrijke rol tegen vereenzaming. Voorzieningen die het sociale netwerk uitbreiden en ondersteunen draagt bij aan de zorg voor elkaar. Voor mobiliteit levert het openbaarvervoer een belangrijke bijdrage, het openbaar vervoer moet laagdrempelig zijn. Ook voorzieningen op loopstand zijn belangrijk. De omgeving moet meer gebruiks- en gemak vriendelijk gemaakt worden voor ouderen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van bankjes.

1.6 ZORG

Een goed zorgsysteem draagt bij aan een gezonde en leefbare omgeving. Hierbij is goede zorg voor zorgbehoevenden en kwetsbare groepen van belang. Op dit moment is de trend dat mensen noodgedwongen langer thuis blijven wonen. Dit geldt niet alleen voor jongeren, maar ook voor mensen met een geestelijke en lichamelijke beperking en dementie. Deze trend in het overheidsbeleid zet door. Dit leidt tot verdere lokalisering van het zorgbeleid. Dit resulteert in een grotere zorgvraag van zorgbehoevende 80-plussers, een groep die groeit in omvang. Lokalisering van het zorgbeleid leidt ook tot mogelijke tekorten aan mantelzorgen en een groeiende behoefte aan andere typen woningen. Daarnaast krijgen verschillende corporaties meer verantwoordelijkheid in het opvangen van kwetsbare groepen. De uitdaging is om de technologische mogelijkheden en vernieuwingen (zoals domotica, consult op afstand en gespecialiseerde woonvoorzieningen) te gaan benutten.

1.7 VEILIGHEID

Een veilige leefomgeving is randvoorwaarde voor een goed leefklimaat. Een veilige leefomgeving gaat over waterveiligheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

De kaders voor sociale veiligheid zijn vastgelegd in het lokale Integraal Veiligheidsplan 2019-2022. Het plan heeft vijf centrale thema's:

- High Impact Crimes
- Georganiseerde criminaliteit
- Criminaliteit en overlast door jongeren
- Personen met verward gedrag
- Cybercrime

Het veiligheidsgevoel is hoog bij onze burgers. Aandachtspunten zijn de aanpak van ondermijning, de aanpak van High Impact Crimes (waaronder woninginbraken) en jeugdoverlast, de aanpak van cybercrime en het optimaliseren van de samenwerking tussen het zorg- en veiligheidsdomein. Daarnaast is er op Eenheidniveau van de Nationale Politie een Integraal Meerjarenbeleidsplan Veiligheid 2019-2022 vastgesteld waarin de thema's ondermijning, het versterken van de ketensamenwerking van het zorg- en veiligheidsdomein, contraterrorisme en het tegengaan van extremisme, polarisering en radicalisering en de aanpak van cybercrime zijn opgenomen. De aanpak van deze vier thema's worden eenheidsbreed opgepakt, maar heeft uiteraard ook invloed op de gemeente.

1.8 WERKGELEGENHEID/ ECONOMIE

Werkgelegenheid is een basisvoorwaarde voor een gezond leven. In de eerste plaats om in levensonderhoud te kunnen voorzien, maar het gaat ook om een zinvolle dagbesteding. Daarom moeten werklocaties bereikbaar zijn voor iedereen. De meeste werkgelegenheid zit buiten de gemeente Wormerland, maar wel in de regio.

Werklocaties moeten gezond, veilig, aantrekkelijk en goed bereikbaar zijn. De trend is dat bedrijvigheid op informele(re) werklocaties, zoals gemengde bedrijventerreinen en woonwijken, toeneemt. Werken hoeft niet meer in een centraal gelegen kantoor. Kennis en informatie zijn immers overal beschikbaar.

Omdat de meeste werkgelegenheid in de metropoolregio Amsterdam zit, is een goede OV-verbinding met de Metropoolregio belangrijk. Dat deze locaties goed bereikbaar zijn vanuit de gemeente is essentieel voor een goed woon- en leefklimaat. Hierbij is een focus op de zogenaamde 'first and last mile' van belang: de bereikbaarheid van de transporthub vanaf huis/ werk en andersom. Voor gemeente Wormerland is deze focus specifiek van belang, gezien de ligging nabij treinstations Wormerveer en Weidevenne/Purmerend. Het is van belang dat de bereikbaarheid van deze stations voor inwoners/werknemers van gemeente Wormerland met andere mobiliteitsvoorzieningen verbetert, bijvoorbeeld door de invoering van deelfietsen.

Ook de ontwikkeling van elektrisch fietsen is een trend voor woon-werkverkeer: door voldoende snelfietsroutes (o.a. richting Zaanstad) worden veilige routes gecreëerd en stimuleert het fietsgebruik.

Een andere trend is de toename van 'smart mobility'. Door de inzet van ICT-diensten kunnen reizigers en forensen zich op een steeds slimmere en snellere manier verplaatsen. Effectieve inzet van smart mobility kan de bereikbaarheid van gemeente Wormerland verbeteren.
Als onderscheidende karakteristiek zet de regio in op het versterken en uitbouwen van het onderscheidende profiel van Zaanstreek-Waterland als 'de makers van de metropoolregio Amsterdam' in combinatie met het benutten van het sterke landschap, de recreatieve mogelijkheden en potentie voor interessante verstedelijking voor het aantrekken van talent en het uitbouwen van toerisme en recreatie (Economische visie en agenda Zaanstreek-Waterland). Het maken wordt hierin breed opgevat en loopt van landbouw, agrifood, bouw, industrie (inclusief moderne, duurzame slimme industrie) en ICT-producten en -diensten. Het omvat dus ook kennisintensieve, innovatieve en duurzame/circulaire maakindustrie en diensten.

De economie van de regio moet toekomstbestendig worden: concurrerend, duurzaam en circulair.

1.9 VRIJE TIJD

Het landschap, waarvan de agrarische sector een belangrijke drager is, vormt een aantrekkelijke basis voor tal van recreatieve activiteiten.

Binnen Wormerland speelt de vrijetijdseconomie een steeds belangrijkere rol. De behoefte aan recreatie (waaronder ook horeca en leisure) wordt steeds groter. Niet alleen van de eigen inwoners, maar ook uit de rest van de Metropool met steeds meer inwoners. De gemeente wil de recreatie beheersbaar laten groeien en de recreatieve infrastructuur daarom aanpassen. Meer recreanten betekent dat de voorzieningen en het recreatieve netwerk daarop toegerust moeten worden.

Er is ook steeds meer vraag naar verblijfsrecreatie. Er zijn de afgelopen jaren steeds meer toeristen naar Nederland gekomen en het is de verwachting dat het aantal toeristen na de Coronacrisis weer verder zal groeien. Hier is sprake van zowel een economische kans als een spanningsveld met rust en natuur.

1.10 AGRARISCH GEBRUIK

De veranderingen in het klimaat, daling van de veenbodem, verzilting, uitputting of juist overbemesting van de bodem door de landbouw en de druk op de ruimte noodzaken tot een dialoog met de agrarische sector.
Om de opwarming van de aarde te remmen moet de CO2-uitstoot worden tegengegaan. De veenweidegebieden worden door bodemdaling voor veeteelt steeds minder bruikbaar. Daarom onderzoekt bijvoorbeeld het Innovatie Programma Veen (IPV) vormen van duurzaam landgebruik waarbij het onder natte omstandigheden mogelijk is om een agrarisch rendabel bedrijf te behouden in het veenweidegebied.

Herstel van de soortenrijkdom (zowel planten als dieren) is nodig voor een duurzame voedselproductie en een gezonde leefomgeving. De biodiversiteit is van cruciaal belang. Soorten en ecosystemen zorgen voor de productie van zuurstof, afbraak van dode dieren en planten, bestuiving van planten (waaronder landbouwgewassen), waterzuivering en het beheersen van plagen.

Het aantal boeren in het de gemeente neemt af. Bedrijven worden vaak overgenomen door hobbyboeren, hierdoor neemt het beheer van het open (veenweide)gebied ook af. Boeren die stoppen, zoeken vaak naar mogelijkheden om andere functies en nevenactiviteiten toe te staan op de boerderij en in bijgebouwen.

Ze richten zich meer op recreatief gebruik van het gebied en natuurbeleving.

In het historische veenweidelandschap zijn de agrariërs ook natuurbeheerder en staat het landschap steeds meer in het teken van recreatie. In de droogmakerij zijn de agrariërs vooral voedselproducent, maar ook beheerders van het open landschap.

1.11 CULTUURHISTORIE EN NATUUR

We ontlenen onze kenmerkende identiteit voor een belangrijk deel aan fysiek en immaterieel erfgoed. Versterking van cultuurhistorische waarden van gebieden en behoud van fysiek erfgoed is daarom van groot belang.

Er wordt ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het oer-Hollandse landschap. De identiteit van gebieden staat centraal. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering is ongewenst en wordt tegengegaan. Het mogelijke verlies van de kenmerkende structuur en openheid van de gemeente is hierin een spanningsveld.

Grote delen van het buitengebied zijn aangemerkt als Natuurnetwerk en deels als Natura 2000, zoals het Wormer- en Jisperveld in Wormerland. In feite zijn het cultuurlandschappen, die steeds minder geschikt zijn voor agrarisch gebruik. Als de open veenweidegebieden niet agrarisch gebruikt of beheerd worden, verruigt het gebied. Het herbestemmen naar nieuwe duurzame functies is belangrijk voor behoud van vrijkomend erfgoed. Een belangrijk aandachtspunt bij herbestemmen is het behoud van de uitstraling.

1.12 TRANSITIE NAAR DUURZAME ECONOMIE EN SAMENLEVING

De transitie naar een duurzame economie en samenleving is een ingrijpende ontwikkeling. Deze transitie verandert de manier van leven, wonen, werken, verplaatsen, recreëren, produceren en consumeren. Er zijn twee fundamentele transities nodig: een energie-transitie (om het gebruik van fossiele brandstoffen tot bijna nul te reduceren) en de transitie naar een meer circulaire economie (om de uitputting van grondstoffen en de uitstoot van reststoffen te verminderen).

Voor een duurzame energievoorziening zijn we aangewezen op hernieuwbare energie en warmte. De energieproductie wordt weer deels lokaal, huizen en gebouwen gaan van het aardgas. Daarbij moet deze transitie voor de bestaande en nieuwe woningen en bedrijven ook nog betaalbaar blijven. De ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming kunnen vergaande ruimtelijke consequenties hebben. Of het nu gaat over windturbines, zonneweiden, geothermie, warmte- en koudenetten of over CO2-opslag. Ook is aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk (bijvoorbeeld van aardgas naar

waterstof en een veel grotere capaciteit van het elektriciteitsnetwerk). Denk hierbij ook aan een laadinfrastructuur voor elektrische auto's en zonnepanelen op gebouwen. Tenslotte ligt er een grote opgave in het verduurzamen van gebouwen. Energietransitie gaat immers over energie besparen, duurzame energiebronnen en zuinig omgaan met fossiele brandstof. Er is hard gewerkt aan een Regionale Energiestrategie (RES) binnen de energieregio Noord-Holland -Zuid. Op gemeenteniveau wordt een Transitievisie Warmte opgesteld.

1.13 KLIMAATADAPTATIE

De grootste gevolgen van klimaatverandering zijn wateroverlast door piekbuien en zeespiegelstijging), verdroging en hittestress. De opwarming van de aarde kan daarnaast ook negatieve invloed hebben op de waterkwaliteit. De fysieke leefomgeving moet hierop worden aangepast. Minder verharding en meer groen helpt bij de afvoer van wateroverlast.

Om hittestress in ons bebouwd gebied te verminderen, helpt onder andere meer groen. Ook is groen goed voor het herstel van de biodiversiteit. Klimaatadaptatie is een opgave voor iedereen. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier onderzoekt waar het watersysteem onder druk staat en adviseert over aanpassingen. Wij maken een Uitvoeringsplan Klimaatadaptatie.

Gemeente
Wormerland
Witteveen
Bos
RHO ADVISEURS

SPECIFIEKE SUBSIDIEREGELS VOOR VOORSCHOOLSE EDUCATIE

De raad van de gemeente Wormerland,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 11-08-2020;

gelet op de Algemene wet bestuursrecht (Awb);

gelet op de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012;

gelet op de Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen, het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie, de Wet op het primair onderwijs en het "Onderzoekskader voor het toezicht op de voorschoolse educatie en het primair onderwijs";

B E S L U I T:

vast te stellen de Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie Wormerland 2020.

Doelstelling
Wormerlandse kinderen van circa twee tot vier jaar kunnen in een veilige en uitdagende sfeer en omgeving met leeftijdgenoten spelen, bewegen, zich uiten, praten, zingen, knutselen, ontdekken, enzovoort. Deze georganiseerde ontwikkeling van taal-, reken-, motorische, kunstzinnige en sociaal-emotionele vaardigheden draagt bij aan een ononderbroken ontwikkeling van de kinderen en aan een soepele overgang naar het basisonderwijs of een andere voorziening voor het kind. Een en ander wordt aangeboden in de gemeente Wormerland, in of nabij de basisscholen.

Artikel 1 Begripsbepalingen
- Aanvrager: een rechtspersoon die een aanvraag indient op grond van deze subsidieregeling;
- College: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wormerland;
- Kinderopvangtoeslag: een tegemoetkoming van het Rijk als bedoeld in artikel 1.1, lid 1, van de Wet kinderopvang en de andere daaraan verbonden wettelijke bepalingen;
- Onderzoekskader: het Onderzoekskader voor het toezicht op de voorschoolse educatie en het primair onderwijs" van de Inspectie voor het Onderwijs;
- Voorschoolse educatie: peuteropvang als bedoeld in de Wet kinderopvang voor kinderen in de leeftijd van in beginsel twee tot vier jaar, waarbij gebruik wordt gemaakt van een VVE-programma. Daarbij wordt voldaan aan de basisvoorwaarden voor kwaliteit uit het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie en de "eigen aspecten van kwaliteit" uit het Waarderingskader;
- VVE: voor- en vroegschoolse educatie;
- VVE-programma: een erkend integraal programma dat in het kader van VVE-beleid wordt uitgevoerd en is opgenomen in de databank Effectieve Jeugdinterventies van het Nederlands Jeugdinstituut;
- Waarderingskader: bijlage 5 van het Onderzoekskader, namelijk het "waarderingskader voorschoolse educatie", inclusief de "eigen aspecten van kwaliteit";

Artikel 2 Subsidiabele activiteiten
De subsidie is bedoeld voor het organiseren van Voorschoolse educatie voor kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar woonachtig in Wormerland, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen

A. 2-4 jarigen zonder VVE-indicatie (regulier) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.

B. 2,5-4 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor wel aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.
C. 2,5-4 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.
D. 2-2,5 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor wel aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.
E. 2-2,5 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.

Artikel 3 VVE-indicatie
Een VVE-indicatie wordt verleend voor
1. kinderen waar naar de beoordeling van de jeugdgezondheidszorg thuis niet of nauwelijks Nederlands wordt gesproken (taalrisicokinderen);
2. kinderen die qua ontwikkeling in de knel dreigen te raken door de gezinssituatie, waaronder de geestelijke of lichamelijke toestand van een of beide ouders. (opgroeirisicokinderen).
3. Kinderen bij wie de jeugdgezondheidszorg constateert dat er daadwerkelijk sprake is van achterstand in spraak- en taalontwikkeling, anders dan een taalspraakstoornis waarvoor logopedie of hulp via een audiologisch centrum is aangewezen.

Artikel 4 Aanbod Voorschoolse educatie
Het gesubsidieerde aanbod is als volgt:
1. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 A is 8 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar tot 3 jaar en 12 uur per week vanaf 3 jaar voor 40 weken in het jaar.
2. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 B en C is 16 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar voor 40 weken in het jaar.
3. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 D en E is 8 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar voor 20 weken in het jaar.

Artikel 5 Subsidiebedragen
1. Het College stelt jaarlijks de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Voorschoolse educatie vast. Deze wordt op de website van de gemeente Wormerland gepubliceerd, onder de titel Bedragen specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie, inclusief het betreffende jaar.
2. Het College stelt de volgende subsidie beschikbaar per categorie zoals genoemd in Artikel 2.1:
   A. Het verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
   B. Voor de eerste 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel): Het verschil tussen de maximaal te vergoeden uurprijs kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
      Voor de tweede 8 uur Voorschoolse educatie (VVE-deel): De gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
   C. Voor de eerste 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel): Het verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
      Voor de tweede 8 uur Voorschoolse educatie (VVE-deel): De gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
   D. Het verschil tussen de maximaal te vergoeden uurprijs kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
   E. Het verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Artikel 6 Criteria
1. Het aanbod Voorschoolse educatie van Aanvrager vindt plaats op een of meer vestigingen in Wormerland.

2. Een vestiging van Aanvrager is verbonden aan een of meer basisscholen, wat blijkt uit het feit dat de vestiging in of nabij een basisschool is waarmee afspraken zijn over de pedagogische visie, afstemming van het educatieve aanbod en de doorgaande lijn.
3. Aanvrager heeft een samenwerkingsrelatie met de jeugdgezondheidszorg over de ontwikkeling van individuele peuters.
4. Aanvrager is gericht op het zo veel mogelijk voldoen aan de "eigen aspecten van kwaliteit" uit het Waarderingskader en kan dit ook aantonen;
5. De pedagogisch medewerkers op de groepen van Voorschoolse educatie zijn geschoold in het bieden van VVE.
6. Aanvrager maakt gebruik van een Kindvolgsysteem;
7. Aanvrager maakt gebruik van een erkend VVE-Programma;
8. Aanvrager voldoet aan de Wet kinderopvang;
9. Aanvrager voldoet aan de basisvoorwaarden voor kwaliteit uit het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie waarbij de eis van 16 uur alleen voor de doelgroepkinderen van toepassing is.
10. Als het niet mogelijk is op een vestiging de vereiste 16 uur aan te bieden, kan het aanbod worden verspreid over maximaal twee vestigingen.
11. Aanvrager houdt een administratie bij waaruit blijkt tot welke categorie zoals beschreven in artikel 2 van deze regeling een kind behoort.
12. Het college kan een minimum stellen aan de groepsgrootte van een vestiging;
13. Aanvrager neemt in de schriftelijke overeenkomst met de ouder over de peuteropvang op dat de ouders zich verplichten hun kind te laten deelnemen aan het maximumaanbod van VVE als zij gebruik maken van een gesubsidieerd aanbod en voor hun kind een VVE-indicatie is afgegeven.

Artikel 7 Subsidieverlening

1. Aanvrager dient de aanvraag uiterlijk 1 oktober in voorafgaand aan het kalenderjaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft.
2. De aanvraag bevat in ieder geval de volgende stukken:
    a. Een korte beschrijving van de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden in deze specifieke subsidieregels;
    b. Een bijbehorende begroting van baten en lasten;
    c. Een prognose van het aantal kinderen dat gebruik zal maken van het aanbod Voorschoolse educatie van Aanvrager in het kalenderjaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft, uitgesplitst per maand en uitgesplitst in de categorieën zoals beschreven in artikel 2 van deze regeling.
3. Het College kan, indien de aanvraag daartoe aanleiding geeft, de Aanvrager om nadere informatie verzoeken.
4. De Aanvrager is verantwoordelijk voor een juiste en volledige informatieverstrekking op grond waarvan het College redelijkerwijs tot een besluit kan komen.

Artikel 8 Overgangsregeling

Voor de overgangsperiode augustus tot en met december 2020 dient Aanvrager uiterlijk 1 augustus 2020 een aanvraag in.

Artikel 9 Afhandeling en weigeringsgronden

De termijn van afhandeling en weigeringsgronden zoals beschreven in respectievelijk artikel 4.2 en 4.3 van de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 zijn van toepassing.

Artikel 10 Betaling

De subsidie wordt op basis van declaratie van de Aanvrager vastgesteld. Het College kan voorschotten op de subsidie betalen. Uitgangspunt is facturering van de ouderbijdrage en de subsidie in twaalf maandelijkse termijnen. De subsidiebedragen zoals beschreven in artikel 5 van deze regeling worden dus omgerekend naar bedragen per maand. Daarbij wordt het subsidiebedrag per wekelijks uur vermenigvuldigd met veertig weken per jaar en gedeeld door twaalf maanden. Aanvrager kan de subsidie per kwartaal declareren,

uiterlijk twee maanden na afloop van elk kwartaal. Het college kan in het besluit tot subsidieverstrekking voorwaarden stellen aan de inhoud van de declaratie.

Artikel 11 Verantwoording en vaststelling

1. Hoofdstuk 5 van de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 is van toepassing.
2. Aanvrager geeft desgevraagd inzage in de administratie zoals bedoeld in artikel 6 lid 10 van deze regeling.

Artikel 12 Inwerkingtreding

1. Deze Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie Wormerland 2020 treden met terugwerkende kracht in werking op 1 augustus 2020.
2. Gelijktijdig met de inwerkingtreding van deze specifieke subsidieregels worden de Specifieke subsidieregels voor peuteropvang 2017 ingetrokken maar behouden hun werking voor subsidies die zijn verstrekt tot 1 augustus 2020.

Artikel 13 Citeertitel

Deze regeling kan worden aangehaald als 'Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie Wormerland 2020'.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de Raad der gemeente Wormerland,
gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

SPECIFIEKE SUBSIDIEREGELS VOORSCHOOLSE EDUCATIE EN PEUTERPLUS 2022

De raad van de gemeente Wormerland,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 21 december 2021;

gelet op de Algemene wet bestuursrecht (Awb);

gelet op de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012;

gelet op de Wet kinderopvang, het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie, de Wet op het primair onderwijs en het "Onderzoekskader voor het toezicht op de voorschoolse educatie en het primair onderwijs";

B E S L U I T:

vast te stellen de Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

Doelstelling

Voorschoolse educatie

Wormerlandse kinderen van circa twee tot vier jaar kunnen in een veilige en uitdagende sfeer en omgeving met leeftijdgenoten spelen, bewegen, zich uiten, praten, zingen, knutselen, ontdekken, enzovoort. Deze georganiseerde ontwikkeling van taal-, reken-, motorische, kunstzinnige en sociaal-emotionele vaardigheden draagt bij aan een ononderbroken ontwikkeling van de kinderen en aan een soepele overgang naar het basisonderwijs of een andere voorziening voor het kind. Een en ander wordt aangeboden in de gemeente Wormerland, in of nabij de basisscholen.

Peuterplus

Wormerlandse kinderen van circa twee tot vier jaar oud bij wie sprake is van een opvallende ontwikkeling, opvallend gedrag of die om wat voor reden dan ook (tijdelijk) niet kunnen meekomen of niet tot hun recht komen op een reguliere peuter- of kinderopvangroep. Deze kinderen hebben baat bij opvang met meer individuele ondersteuning en begeleiding in een kleine groep onder leiding van een hbo-geschoolde pedagogische medewerker waarbij intensiever contact is met de ouder(s). Deze vorm van opvang wordt aangeboden in de gemeente Wormerland en draagt bij aan een gezonde ontwikkeling van de kinderen, zo licht en dichtbij huis mogelijk, ter voorkoming van zwaardere en (veelal) duurdere (specialistische) hulp en tracht de kinderen terug te laten keren naar de reguliere opvangroepen, beter voorbereid uit te laten stromen naar regulier (passend) of speciaal onderwijs of een andere voorziening.

Artikel 1 Begripsbepalingen

- Aanvrager: een rechtspersoon die een aanvraag indient op grond van deze subsidieregeling;
- College: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wormerland;
- Gemeente: de gemeente Wormerland;
- Kinderopvangtoeslag: een tegemoetkoming van het Rijk als bedoeld in artikel 1.1, lid 1, van de Wet kinderopvang en de andere daaraan verbonden wettelijke bepalingen;
- Onderzoekskader: het "Onderzoekskader voor het toezicht op de voorschoolse educatie en het primair onderwijs" van de Inspectie voor het Onderwijs;

- Peuterplus(groep): opvang in Wormerland voor Wormerlandse kinderen in de leeftijd van in beginsel twee tot vier jaar oud in een groep voor alleen deze doelgroep, met een beroepskracht-kind ratio van 1 op 4 met een minimum van 4 en een maximum van 8 kinderen per groep per dag waarbij de beroepskracht hbo-geschoold is. Alwaar een duidelijke dagstructuur, vaste regels en routine, een individueel ondersteuningsprogramma met kindspecifieke doelen wordt geboden in een prikkelarme ruimte en waarbij intensief contact is met de ouder(s);
- VNG-tabel: VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) - adviestabel ouderbijdrage peuteropvang kan worden gebruikt om voor de gesubsidieerde peuteropvang een inkomensafhankelijke tariefstelling vast te stellen. De ouderbijdrage is berekend als een bijdrage per uur peuteropvang. De tabel wordt jaarlijks opgesteld en gepubliceerd op de website van de VNG;
- Voorschoolse educatie: peuteropvang als bedoeld in de Wet kinderopvang voor kinderen in de leeftijd van in beginsel twee tot vier jaar, waarbij gebruik wordt gemaakt van een VVE-programma. Daarbij wordt voldaan aan de basisvoorwaarden voor kwaliteit uit het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie en de "eigen aspecten van kwaliteit" uit het Waarderingskader;
- VVE: voor- en vroegschoolse educatie;
- VVE-programma: een erkend integraal programma dat in het kader van VVE-beleid wordt uitgevoerd en is opgenomen in de databank Effectieve Jeugdinterventies van het Nederlands Jeugdinstituut;
- Waarderingskader: bijlage 5 van het Onderzoekskader, namelijk het "waarderingskader voorschoolse educatie", inclusief de "eigen aspecten van kwaliteit".

Artikel 2 Subsidiabele activiteiten

De subsidie is bedoeld voor het organiseren van Voorschoolse educatie en Peuterplus, die geleverd wordt in de gemeente Wormerland, voor kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar woonachtig in Wormerland, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen;

A. 2-4 jarigen zonder VVE-indicatie (regulier) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag (deze categorie is niet van toepassing op Peuterplus);
B. 2,5-4 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor wel aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag;
C. 2,5-4 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag;
D. 2-2,5 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor wel aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag;
E. 2-2,5 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.

Artikel 3 Indicatie

3.1 VVE-indicatie

Een VVE-indicatie wordt verleend voor:

1. kinderen waar naar de beoordeling van de jeugdgezondheidszorg thuis niet of nauwelijks Nederlands wordt gesproken (taalrisicokinderen);
2. kinderen die qua ontwikkeling in de knel dreigen te raken door de gezinssituatie, waaronder de geestelijke of lichamelijke toestand van een of beide ouders (opgroeirisicokinderen);

3. kinderen bij wie de jeugdgezondheidszorg constateert dat er daadwerkelijk sprake is van achterstand in spraak- en taalontwikkeling, anders dan een taalspraakstoornis waarvoor logopedie of hulp via een audiologisch centrum is aangewezen;
4. kinderen die een Peuterplusindicatie hebben ontvangen.

3.2 Peuterplusindicatie
Een Peuterplusindicatie wordt verleend voor:
kinderen waar naar beoordeling van de jeugdgezondheidszorg (Centrum Jong) sprake is van een opvallende ontwikkeling, opvallend gedrag of die om wat voor reden dan ook (tijdelijk) niet kunnen meekomen of niet tot hun recht komen op een reguliere peuter- of kinderopvangroep.

Artikel 4 Aanbod

4.1 Aanbod Voorschoolse educatie
Het gesubsidieerde aanbod is als volgt:
1. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 A is 8 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar tot 3 jaar en 12 uur per week vanaf 3 jaar voor 40 weken in het jaar.
2. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 B en C is 16 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar voor 40 weken in het jaar.
3. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 D en E is 8 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar voor 20 weken in het jaar.

4.2 Aanbod Peuterplus
Het gesubsidieerde aanbod is voor alle kinderen als bedoeld onder artikel 2 B, C, D en E voor minimaal 22 uur (2 dagen à 11 uur) en maximaal 33 uur (3 dagen à 11 uur) per week voor 52 weken per jaar.

Artikel 5 Subsidiebedragen
1. Het College stelt jaarlijks de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Voorschoolse educatie en Peuterplus vast. Deze wordt op de website van de gemeente Wormerland gepubliceerd, onder de titel Bedragen specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus, inclusief het betreffende jaar.
2. Het College stelt de volgende subsidie beschikbaar per categorie zoals genoemd in artikel 2:
   A. Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur (deze categorie is niet van toepassing op Peuterplus).

   B. <u>Voor de eerste 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel)</u>:
   Het positieve verschil tussen de maximaal te vergoeden uurprijs kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
   <u>Voor de tweede 8 uur Voorschoolse educatie (VVE-deel)</u>:
   De gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

   <u>Voor de eerste en tweede 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):</u>
   Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
   <u>Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 6-17 uur per week):</u>
   Het positieve verschil tussen het maximaal te vergoeden uurtarief kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

C. Voor de eerste 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
Voor de tweede 8 uur Voorschoolse educatie (VVE-deel):
De gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Voor de eerste en tweede 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 6-17 uur per week):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

D. Voor 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
Het positieve verschil tussen de maximaal te vergoeden uurprijs kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Voor de eerste 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 14-25 uur per week):
Het positieve verschil tussen het maximaal te vergoeden uurtarief kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

E. Voor 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Voor de eerste 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 14-25 uur per week):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

3. Het College stelt aanvullend voor Peuterplus naast een gemeentelijke vergoeding per uur, zoals hierboven beschreven voor de categorieën B, C, D en E, jaarlijks een vast bedrag per Aanvrager beschikbaar.
4. Jaarlijks kan een subsidie tot een maximum van € 25.000,- per Aanvrager worden verstrekt als bijdrage in de kosten van opleidingsactiviteiten die strekken tot VVE-registratie van de Aanvrager, of die betrekking hebben op (bij)scholing van de Aanvrager inzake Peuterplus of vroegsignalering.
   Hierbij dient in ieder geval de volgende informatie verstrekt te worden:
   a. Een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde subsidie;
   b. Het opleidingsplan van de pedagogisch medewerkers met daarbij vermeld het aantal opleidingsuren.

Artikel 6 Criteria

1. Het aanbod Voorschoolse educatie en Peuterplus van Aanvrager vindt plaats op één of meer vestigingen in Wormerland.

2. Een vestiging van Aanvrager is verbonden aan een of meer basisscholen, wat blijkt uit het feit dat de vestiging in of nabij een basisschool is waarmee afspraken zijn over de pedagogische visie, afstemming van het educatieve aanbod en de doorgaande lijn.
3. Aanvrager heeft een samenwerkingsrelatie met de jeugdgezondheidszorg over de ontwikkeling van individuele peuters.
4. Aanvrager is gericht op het zo veel mogelijk voldoen aan de "eigen aspecten van kwaliteit" uit het Waarderingskader en kan dit ook aantonen.
5. De pedagogisch medewerkers op de groepen van Voorschoolse educatie en Peuterplus zijn geschoold in het bieden van VVE.
6. Aanvrager maakt gebruik van een Kindvolgsysteem.
7. Aanvrager maakt gebruik van een erkend VVE-Programma.
8. Aanvrager voldoet aan de Wet kinderopvang.
9. Aanvrager voldoet aan de basisvoorwaarden voor kwaliteit uit het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie waarbij de eis van 16 uur alleen voor de doelgroepkinderen van toepassing is.
10. Als het niet mogelijk is op een vestiging de vereiste 16 uur aan te bieden, kan het aanbod worden verspreid over maximaal twee vestigingen.
11. Aanvrager houdt een administratie bij waaruit blijkt tot welke categorie zoals beschreven in artikel 2 van deze regeling een kind behoort.
12. Het college kan een minimum stellen aan de groepsgrootte van een vestiging.
13. Aanvrager neemt in de schriftelijke overeenkomst met de ouder(s) over de peuteropvang op dat de ouder(s) zich verplichten hun kind te laten deelnemen aan het maximumaanbod van VVE als zij gebruik maken van een gesubsidieerd aanbod en voor hun kind een VVE-indicatie is afgegeven.
14. Aanvrager brengt aan de ouder(s) maximaal het reguliere uurtarief van Aanvrager voor kinderopvang dan wel peuteropvang in rekening.
15. De ouder(s) die recht heeft(/hebben) op kinderopvangtoeslag vragen deze aan bij de Belastingdienst.
16. Voor de ouderbijdrage houdt de gemeente Wormerland de VNG-tabel aan en voor de berekening van de eigen bijdrage kan gebruik worden gemaakt van de inkomensverklaring over jaar T-2 die kosteloos kan worden opgevraagd bij de Belastingdienst.
17. Indien de ouder(s) niet in staat is(/zijn) de ouderbijdrage (deels) te betalen, dan biedt de gemeente in sommige gevallen de mogelijkheid de ouder(s) hierin tegemoet te komen, bijvoorbeeld middels een vergoeding kinderopvang op grond van een sociaal medische indicatie. Dit is enkel mogelijk in overleg met de contactpersoon van de gemeente en na toetsing van het inkomen van de ouder(s).
18. Het college kan in individuele gevallen afwijken van het gesubsidieerde aanbod als bedoeld in artikel 2, artikel 4.1 en artikel 4.2 als dat in het belang is van de ontwikkeling van het kind. Het college betrekt daarbij het oordeel van de jeugdgezondheidszorg en/of het Jeugdteam Wormerland.

<u>Aanvullend voor Peuterplus:</u>

19. Het aanbod Peuterplus is voor kinderen in de leeftijd van 2 jaar tot en met de maand van de 4de verjaardag.
20. Het aanbod Peuterplus is voor kinderen die een extra aanbod nodig hebben, hetgeen hen niet geboden kan worden op een reguliere peuter- of kinderopvanggroep. Het aanbod vindt plaats in een groep voor alleen deze doelgroep.
21. Het aanbod Peuterplus is niet bedoeld als tijdelijke opvang voor kinderen die niet kunnen uitstromen naar een meer passend aanbod, zoals een specialistisch kindcentrum of speciaal onderwijs.
22. Aanvrager werkt ten aanzien van het aanbod Peuterplus volgens de met de gemeente Wormerland, Alert4you (Levvel), de jeugdgezondheidszorg (Centrum Jong) en het Jeugdteam Wormerland overeengekomen werkafspraken.

23. Ieder kind is voorafgaand aan plaatsing op de Peuterplusgroep geobserveerd en heeft een indicatie, welke is afgegeven door de jeugdgezondheidszorg (Centrum Jong).
24. Het aanbod Peuterplus wordt geboden op een groep met een beroepskracht-kind ratio van 1 pedagogische medewerker op 4 kinderen met een gemiddelde bezetting van minimaal 4 en maximaal 8 kinderen per dag op 1 groep.
25. Het aanbod Peuterplus wordt enkel geboden door hbo-geschoolde pedagogische medewerkers.
26. De gemeentelijke maximale vergoeding per uur ten aanzien van het aanbod Peuterplus is voor maximaal 33 uur (3 dagen) per week, hetgeen neerkomt op maximaal 143 uur per maand, 12 maanden per jaar.
27. Aanvrager draagt jaarlijks zorg voor een jaarverslag en financiële verantwoording voor 1 mei van het daaropvolgende jaar.
28. Na ontvangst van het jaarverslag en de financiële verantwoording door de gemeente, volgt een evaluatie door de gemeente met Aanvrager. Evaluatiepunten en prestatieafspraken zullen in 2022 verder worden uitgewerkt en vastgelegd.
29. Aanvullende toekomstige (werk)afspraken worden schriftelijk vastgelegd en maken integraal onderdeel uit van de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus. Mondelinge afspraken, mededelingen, toezeggingen, etc. hebben slechts rechtskracht indien deze schriftelijk zijn vastgelegd en in het bezit van de gemeente.

Artikel 7 Subsidieverlening

1. Aanvrager dient de aanvraag in uiterlijk 1 oktober voorafgaand aan het kalenderjaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft.
2. De aanvraag bevat in ieder geval de volgende stukken:
    a. Een korte beschrijving van de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden in deze specifieke subsidieregels;
    b. Een bijbehorende begroting van baten en lasten;
    c. Een prognose van het aantal kinderen dat gebruik zal maken van het aanbod van Aanvrager in het kalenderjaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft, gemiddeld per maand en uitgesplitst in de categorieën zoals beschreven in artikel 2 van deze regeling.
3. Het College kan, indien de aanvraag daartoe aanleiding geeft, Aanvrager om nadere informatie verzoeken.
4. Aanvrager is verantwoordelijk voor een juiste en volledige informatieverstrekking op grond waarvan het College redelijkerwijs tot een besluit kan komen.

Artikel 8 Afhandeling en weigeringsgronden

De termijn van afhandeling en weigeringsgronden zoals beschreven in respectievelijk artikel 4.2 en 4.3 van de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 zijn van toepassing.

Artikel 9 Betaling

De subsidie wordt op basis van declaratie van Aanvrager vastgesteld. Het College kan voorschotten op de subsidie betalen. Uitgangspunt is facturering van de ouderbijdrage en de subsidie in twaalf maandelijkse termijnen. De subsidiebedragen zoals beschreven in artikel 5 van deze regeling worden dus omgerekend naar bedragen per maand. Daarbij wordt het subsidiebedrag per wekelijks uur vermenigvuldigd met veertig weken per jaar voor Voorschoolse educatie en met tweeënvijftig weken per jaar voor Peuterplus en gedeeld door twaalf maanden, waarbij feestdagen of andere dagen dat Aanvrager gesloten is niet worden meegerekend. Aanvrager kan de subsidie per kwartaal declareren, uiterlijk twee maanden na afloop van elk kwartaal. Het college kan in het besluit tot subsidieverstrekking voorwaarden stellen aan de inhoud van de declaratie.

Artikel 10 Verantwoording en vaststelling

1. Hoofdstuk 5 van de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 is van toepassing.
2. Aanvrager geeft desgevraagd inzage in de administratie zoals bedoeld in artikel 6 lid 11.

Artikel 11 Inwerkingtreding

1. Deze Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland treden de dag na publicatie inwerking met terugwerkende kracht tot 1 januari 2022.
2. Gelijktijdig met de inwerkingtreding van deze specifieke subsidieregels worden de Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie 2020 ingetrokken maar behouden hun werking voor subsidies die zijn verstrekt tot 1 januari 2022.

Artikel 12 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als 'Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022'.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de Raad der gemeente Wormerland,
gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

BEDRAGEN SPECIFIEKE SUBSIDIEREGELS VOORSCHOOLSE EDUCATIE EN PEUTERPLUS 2022

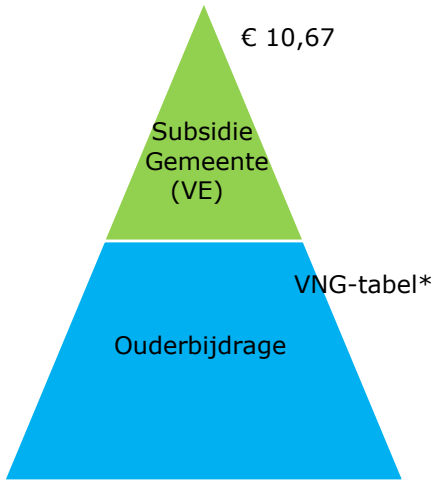
Het college stelt de volgende gemeentelijke maximale vergoeding per uur vast voor 2022:
- Voorschoolse educatie € 10,67 (reeds vastgesteld door het college op 7 december 2021)
- Peuterplus € 11,65

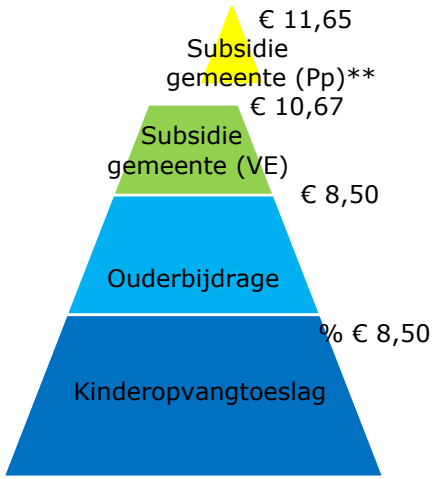
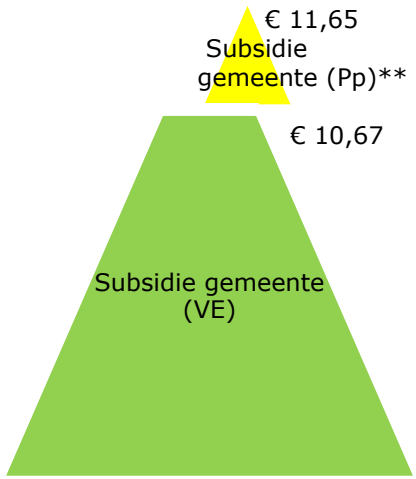
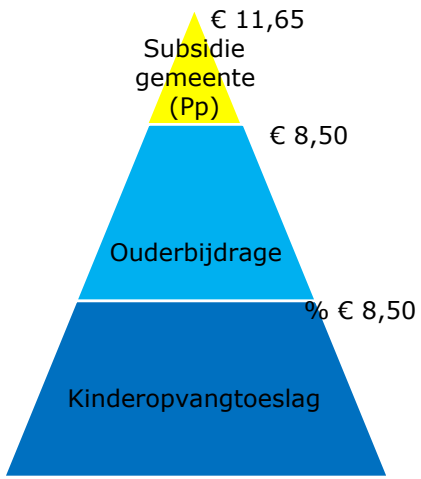
Daarnaast stelt het college ten behoeve van Peuterplus voor 2022 een subsidie van €20.000,- beschikbaar.

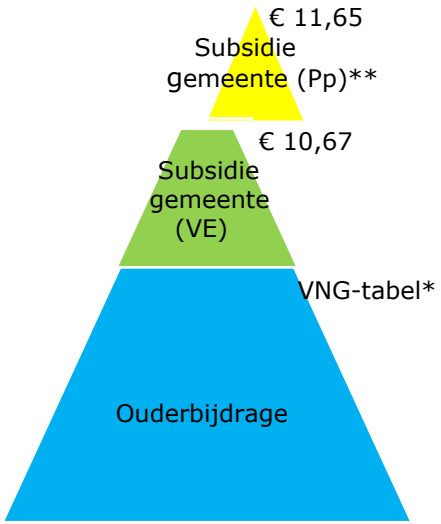
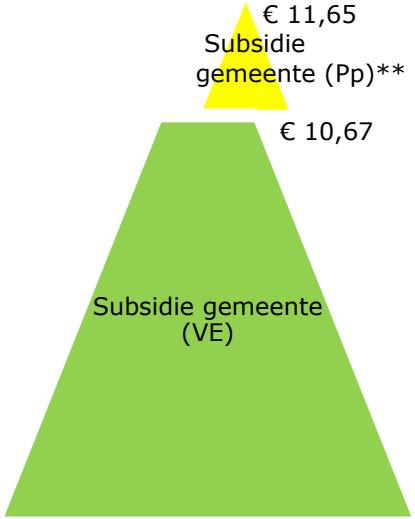
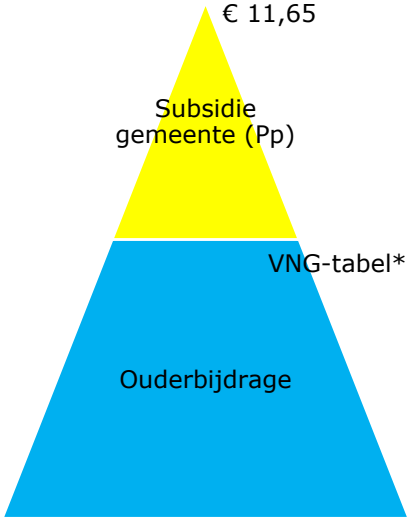
Tot slot kan jaarlijks een subsidie tot een maximum van €25.000,- per Aanvrager worden verstrekt als bijdrage in de kosten van opleidingsactiviteiten die strekken tot VVE- registratie van de aanvrager, of die betrekking hebben op (bij)scholing van de aanvrager inzake Peuterplus of vroegsignalering.

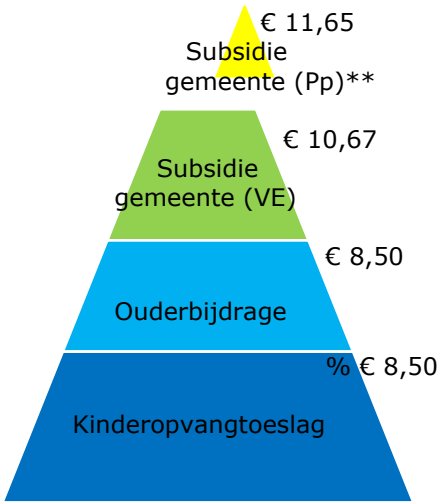
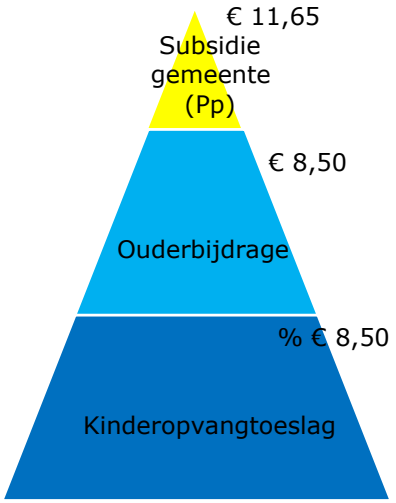
Het maximaal te vergoeden uurtarief kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst bedraagt in 2022 € 8,50.

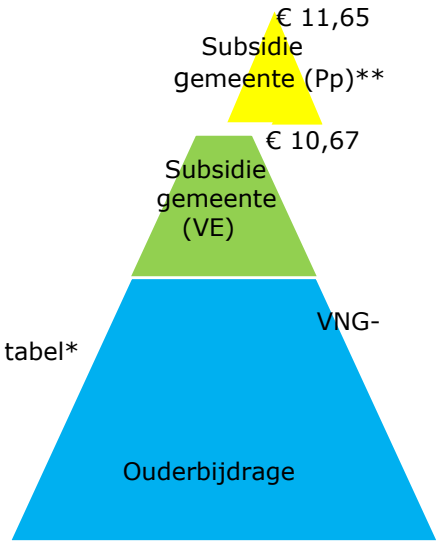
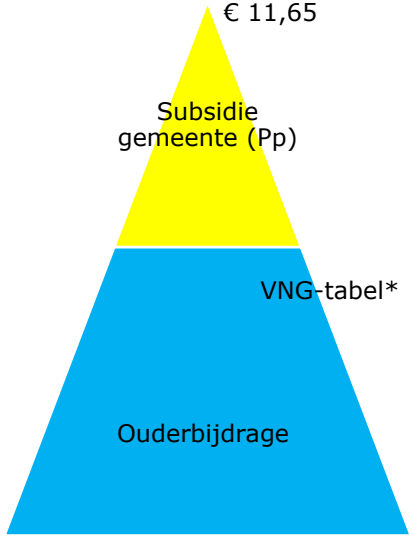
Dit resulteert in onderstaande financieringsopbouw en subsidie, overeenkomstig met artikel 5.2 van de Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland:

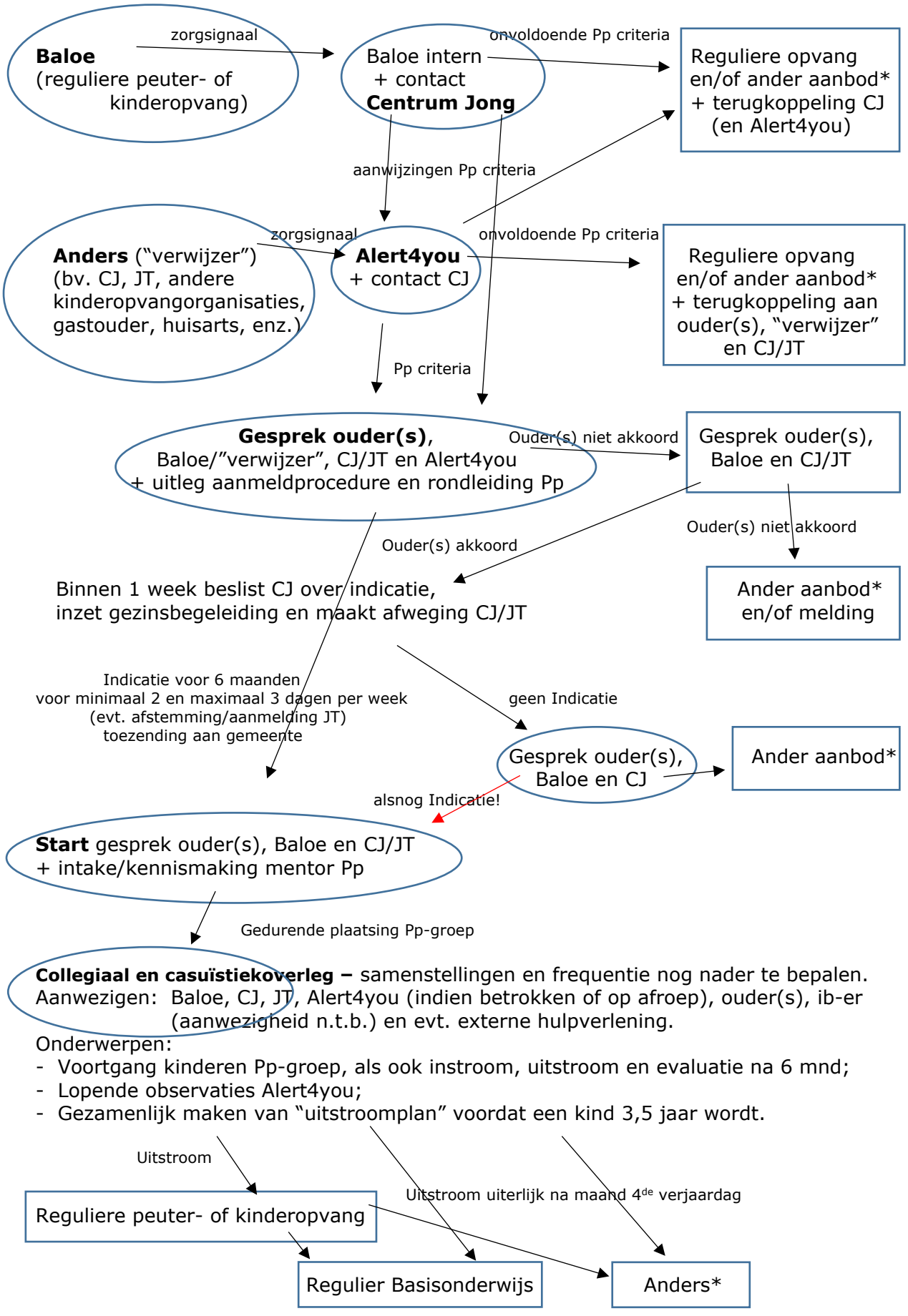
	BASISDEEL: 8 uur (tot 3 jaar) 12 uur (vanaf 3 jaar) per week	VVE-DEEL:	PEUTERPLUS-DEEL:	Subsidie gemeente per uur:
A. 2 - 4 jarigen zonder VVE zonder KOT	Financiering per uur:  * Tussen de € 0,34 en € 5,64	Financiering per uur: n.v.t.	Financiering per uur: Deze categorie is niet van toepassing op Peuterplus!	Basisdeel: € 10,67 minus de VNG-tabel*. VVE-deel: n.v.t. *Dit hangt af van het inkomen van de ouder(s).

	BASISDEEL: 8 uur per week	VVE-DEEL: 8 uur per week	PEUTERPLUS-DEEL**: 6 - 17 uur per week	Subsidie gemeente per uur:
B. 2,5 - 4 jarigen met VVE met KOT	Financiering per uur:  	Financiering per uur:  	Financiering per uur:  	Basisdeel: € 2,17 **plus Pp € 0,98 VVE-deel: € 10,67 **plus Pp € 0,98 **Peuterplusdeel: €3,15 ** Indien van toepassing.

	BASISDEEL: 8 uur per week	VVE-DEEL: 8 uur per week	PEUTERPLUS-DEEL**: 6 - 17 uur per week	Subsidie gemeente per uur
C. 2,5 - 4 jarigen met VVE zonder KOT	Financiering per uur:  * tussen de € 0,34 en € 5,64	Financiering per uur:  	Financiering per uur:  * tussen de € 0,34 en € 5,64	Basisdeel: € 10,67 minus de VNG-tabel*. **plus Pp € 0,98 VVE-deel: € 10,67 **plus Pp € 0,98 **Peuterplusdeel: € 11,65 minus de VNG-tabel*. *Dit hangt af van het inkomen van de ouder(s). ** Indien van toepassing.

	BASISDEEL: 8 uur per week	VVE-DEEL: 8 uur per week	PEUTERPLUSDEEL**: 14 – 25 uur per week	Subsidie gemeente per uur:
D. 2 - 2,5 jarigen met VVE met KOT	Financiering per uur: 	Financiering per uur: n.v.t.	Financiering per uur: 	Basisdeel: € 2,17 **plus Pp € 0,98 VVE-deel: n.v.t. **Peuterplusdeel: € 3,15 ** Indien van toepassing.

	BASISDEEL: 8 uur per week	VVE-DEEL: 8 uur per week	PEUTERPLUS-DEEL**: 14 – 25 uur per week	Subsidie gemeente per uur:
E. 2 – 2,5 jarigen met VVE zonder KOT	Financiering per uur:  * tussen de € 0,34 en € 5,64	Financiering per uur: n.v.t.	Financiering per uur:  * tussen de € 0,34 en € 5,64	Basisdeel: € 10,67 minus de VNG-tabel*. **plus Pp € 0,98 VVE-deel: n.v.t. **Peuterplusdeel: €11,65 minus de VNG-tabel*. *Dit hangt af van het inkomen van de ouder(s). ** Indien van toepassing.



*Centrum Jong of Jeugdteam initieert ander aanbod of uitstroom anders dan regulier onderwijs.

Peuterplus
Kinderopvangorganisatie Baloe
Zie ook stroomschema Peuterplus

Inleiding
In januari 2016 is Kinderopvangorganisatie Baloe door de toenemende vraag naar passende opvang gestart met de ontwikkeling van de Peuterplusgroep. Deze groep, met een beroepskracht-kind ratio van 1 (hbo geschoold) pedagogisch medewerker op 4 kinderen met maximaal 8 kinderen, biedt meer structuur en begeleiding (ook voor ouders) dan een reguliere groep aan kinderen in de leeftijd van 2-4 jaar bij wie sprake is van een opvallende ontwikkeling of die (tijdelijk) niet mee kunnen komen op de reguliere peuter- of kinderopvanggroepen.
De gemeente Wormerland (hierna de gemeente) ziet het belang van het pionierswerk dat Baloe in samenwerking met Alert4you (Levvel, specialisten van het specialistisch kindcentrum (SKC), heeft verricht door het starten van deze Peuterplusgroep en draagt hier sinds juli 2017 financieel aan bij. In eerste instantie in het kader van een pilot, maar inmiddels met de intentie tot een meer structureel karakter in de vorm van een subsidie, als preventieve voorziening. Onderhavig document is opgesteld ten behoeve van deze subsidie. In 2020 en 2021 hebben de gemeente Wormerland, Baloe, Alert4you, Centrum Jong en het Jeugdteam gezamenlijk en afzonderlijk met elkaar gesproken over de samenwerking, ieders verwachtingen en rollen, werkafspraken en resultaten. Dit heeft geresulteerd in een stroomschema en onderhavig document.
Daarnaast heeft de gemeente Wormerland met Baloe gesproken over de financiering, hetgeen is vastgelegd in een apart document, zie Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

Inhoud
1. Doelgroep
2. Signalering en plaatsing
3. Criteria
4. Werkwijze
5. Overgang naar primair onderwijs, speciaal onderwijs of ander aanbod
6. Rollen, inzet en verantwoordelijkheden
7. Monitoring, evaluatie en resultaten

1. Doelgroep

De Peuterplus doelgroep is heel divers en daarmee ook de doelen voor ieder kind. Voor elk kind wordt apart een plan gemaakt waarin de doelen staan vermeld. Algemeen kan worden gezegd dat de Peuterplusgroep er is voor kinderen die net wat meer nodig hebben dan er op een reguliere groep geboden kan worden. Ze hebben baat bij een kleinere groep met meer structuur. Gezien de jonge leeftijd van de kinderen is er veelal nog niet exact duidelijk wat er nodig is en of een diagnose en/of behandeling meer op zijn plek is. Het komt soms voor dat dit pas later duidelijk wordt, bijvoorbeeld omdat het kind toch niet de ontwikkeling doormaakt waarop was gehoopt of die werd verwacht.

We onderscheiden ruwweg drie groepen:
A. Kinderen die met extra begeleiding naar het regulier onderwijs kunnen doorstromen of terug kunnen naar de reguliere peuter- of kinderopvang.
B. Kinderen waarbij onderzocht dient te worden wat de meest passende vervolgplek is (zoals speciaal onderwijs).
C. Kinderen die op basis van observatie of diagnostiek in afwachting zijn van een plek voor dagbehandeling.

Doelgroep A.
Bij deze doelgroep zie je vaak dat bijv. logopedie, fysiotherapie, sociaal emotioneel onderzoek, intelligentie onderzoek of audiologisch onderzoek wenselijk is.
Het doel bij deze kinderen is met tools terugkeren naar reguliere kinder- of peuteropvang of doorstromen naar regulier (passend) onderwijs.

> *Voorbeeld*: X. is 7 weken te vroeg geboren en daardoor prematuur. Als baby start X. voor twee dagen op een reguliere babygroep. Wanneer X. ouder wordt, begint haar ontwikkeling op bepaalde punten op te vallen, met name op motorisch en sociaal vlak en deels ook op het gebied van spraak. In overleg met ouders vindt er een observatie plaats door de orthopedagoog van Baloe. Inmiddels laat X. op het gebied van spraak wel vooruitgang zien, maar er blijven zorgen om haar sociaal-emotionele ontwikkeling (met name weerbaarheid). De grootte van de reguliere groep overweldigd haar. X. maakt een angstige indruk als kinderen dichtbij komen. Het is belangrijk om hierbij te vermelden dat X. een bril draagt, niet goed diepte kan zien en daarnaast langere tijd een spreidbroekje heeft gedragen. Besloten wordt X. op de Peuterplusgroep te plaatsen. Op de Peuterplusgroep wordt gewerkt aan de sociaal-emotionele ontwikkeling (voornamelijk weerbaarder worden), spelgedrag en spraakontwikkeling om uiteindelijk door te stromen naar een reguliere peutergroep.

Doelgroep B.
Voor deze doelgroep is het van belang dat de signalen worden onderzocht, uitgesloten of bevestigd, waarna een plan kan worden gemaakt voor een passende uitstroom bij 4 jaar of eerder. Tegelijkertijd kan er ingezet worden op de groep en thuis om te zien of het kind baat heeft bij een bepaalde aanpak en mogelijk toch met de juiste aanpak en tools kan uitstromen richting een reguliere groep of regulier (passend) onderwijs. Dit gebeurt in samenwerking met de ouder(s)*, Centrum Jong (o.a. de jeugdarts) of het Jeugdteam.

> *Voorbeeld*: Y. komt vanaf zijn babytijd naar de opvang bij Baloe. Vanaf de start op de peutergroep begint zijn gedrag op te vallen. Er wordt een observatie gedaan door Alert4you. Tijdens de observatie valt op dat Y. op een luide toon, meer met losse woorden en in korte zinnen praat. Hij benoemt meer dan dat hij spreekt in zinsverband. Daarbij reageert Y. niet altijd op zijn naam als hij aangesproken wordt. Er is een fysieke aanraking nodig om met hem contact te krijgen. Ook valt op dat Y. enerzijds al veel weet voor zijn leeftijd, zoals het herkennen van cijfers, maar anderzijds vindt Y. het lastig om een puzzel te maken en om korte opdrachten op te volgen. Tijdens spel is Y. gericht op het voelen van het materiaal en de vormen bij elkaar leggen en benoemen. Y. maakt weinig tot geen contact tijdens het observatiemoment of tijdens het spelen met andere kinderen. Alert4you adviseert plaatsing op de Peuterplusgroep. Op de Peuterplusgroep wordt gewerkt aan ik-besef, zichzelf duidelijk maken en grenzen volgen en aangeven. Daarnaast is samen met het Jeugdteam ingezet op onderzoek. Er loopt inmiddels een onderzoekstraject bij het Kabouterhuis (Medisch Orthopedagogisch Centrum) voor o.a. sociaal emotioneel onderzoek en intelligentie onderzoek. Verwacht wordt dat Y. na de uitkomst van deze onderzoeken met extra begeleiding (passend onderwijs) kan starten op het regulier onderwijs.

Doelgroep C.
Kinderen in deze doelgroep zijn in afwachting van een plaatsing op een dagbehandeling, andere voorziening of het speciaal onderwijs. Het standpunt van de gemeente Wormerland is dat deze kinderen niet vallen onder de verantwoordelijkheid van Baloe en derhalve geen plaats krijgen op de Peuterplusgroep. De gemeente Wormerland realiseert zich dat Baloe door dit standpunt in een lastig parket zit gezien de wachtlijsten voor dagbehandeling, andere voorzieningen en soms ook speciaal onderwijs.

*In onderhavig document wordt gesproken over de ouder(s), maar hier kan natuurlijk ook de verzorger(s) worden gelezen.

Deze problematiek wordt regionaal opgepakt en er wordt naar oplossingen gezocht. Echter dient opgemerkt te worden dat deze doelgroep, waarbij voor de plaatsing op de Peuterplusgroep de uitstroom al duidelijk is, niet vaak voorkomt. Het is meestal niet zo zwart-wit. In veel gevallen is (meer) duidelijkheid verkrijgen over de uitstroom ook een aanleiding tot plaatsing.

Indien gedurende de plaatsing op de Peuterplusgroep blijkt dat dagbehandeling, een andere voorziening of speciaal onderwijs het meest passend is, maar niet direct beschikbaar dan zal in overleg met de ouder(s), Baloe, Centrum Jong of het Jeugdteam en de gemeente Wormerland bepaald worden voor welke periode het kind nog op de Peuterplusgroep kan blijven. Dit zal afhankelijk zijn van het belang van het kind, de te overbruggen periode, alternatieven ter overbrugging en het belang van andere kinderen die in afwachting zijn van een plek op de Peuterplusgroep (indien aan de orde in geval van een wachtlijst).

> *Voorbeeld*: Z. is een jongen die is gestart op de peuteropvang. Direct valt zijn gedrag op. Z. huilt veel op de groep en maakt daarbij veel geluid. Hij kan met hoge stem gillen en contact met hem maken lijkt moeilijk. Z. is nog erg onderzoekend en zoekende op de groep. Hij lijkt niet tot nauwelijks contact te maken met andere kinderen. Er wordt advies gevraagd bij de orthopedagoog van Baloe en Z. wordt tijdens een structureel bezoek van Alert4you door hen gezien. Omdat Z. nog in een wenperiode zit, is het advies om hem in de gaten te houden en bij het aanhouden van het opvallende gedrag contact te zoeken met de orthopedagoog van Baloe. Het gedrag van Z. blijft aanhouden en na 2 maanden wordt hij opnieuw gezien door de orthopedagoog. Z. is nog steeds nauwelijks tot niet te bereiken. Hij reageert niet op wat hem gevraagd, gezegd of voorgedaan wordt. Hij handelt soms tijdelijk op kleine opdrachtjes, maar trekt voornamelijk zijn eigen plan. Hij kijkt andere nauwelijks tot niet aan en maakt geen contact met andere. Hij kan andere kinderen/medewerkers wel aanraken. Het advies van de orthopedagoog is een individuele observatie door Alert4you met de vraag of plaatsing op de Peuterplusgroep haalbaar is of plaatsing op een specialistisch kind centrum (SKC) meer wenselijk. Door Corona is Z. nog niet gezien door Alert4you. Het vermoeden is dat voor Z. een SKC meer passend is, maar door een wachtlijst zal hij daar voorlopig nog niet kunnen starten. Op de peuteropvang vindt in de tussenliggende periode echter ook geen wenselijke opvang plaats. De vraag is dan dient Z. in afwachting van een plaatsing op een SKC opgevangen te worden op de Peuterplusgroep, op de peuteropvang met niet wenselijke begeleiding en extra druk op de groep of wordt de opvang stopgezet? Het uitgangspunt van de gemeente Wormerland is Baloe geen subsidie te verlenen voor deze doelgroep, de groep waarbij voorafgaand aan de plaatsing al duidelijk is dat Peuterplus niet het meest passend is.

2. Signalering en plaatsing (zie ook stroomschema)

Kinderen kunnen op twee manieren instromen op de Peuterplusgroep. Intern (a) vanuit de reguliere peuter- of kinderopvanggroepen van Baloe of extern (b), bijvoorbeeld via Centrum Jong, het Jeugdteam, de huisarts, een andere kinderopvangorganisatie, gastouder, enz..

In deze fase hanteren we een tweesporenbeleid:
1. Proces van signaleren en plaatsing op Peuterplusgroep
2. Signaleren gezinsproblematiek

1. a. De pedagogisch medewerkers van Baloe, werkzaam op de reguliere groepen, signaleren gedragingen bij kinderen die vragen over de ontwikkeling oproepen en tot nader onderzoek leiden. Baloe beoordeelt eerst intern of ze het signaal zelf oppakken.

Daarbij is er altijd, met toestemming van de ouder(s) middels een toestemmingsformulier, overleg met Centrum Jong. Indien meer onderzoek nodig is wordt Alert4you ingeschakeld of de orthopedagoog van Baloe. Alert4you of de orthopedagoog observeert het kind en onderzoekt op basis van de vastgestelde criteria (zie hieronder punt 4.) of het kind in aanmerking komt voor plaatsing op de Peuterplusgroep. Het verslag van deze observatie wordt besproken met de ouder(s) door Alert4you of de orthopedagoog in de aanwezigheid van Baloe, Centrum Jong** of het Jeugdteam.

b. Indien een externe partij (bv. Centrum Jong of het Jeugdteam) een kind aandraagt, wordt ten alle tijden Alert4you ingeschakeld. Alert4you observeert het kind thuis dan wel elders en onderzoekt op basis van de vastgestelde criteria of het kind in aanmerking komt voor plaatsing op de Peuterplusgroep. Tevens neemt Alert4you, met toestemming van de ouder(s), contact op met Centrum Jong. Het verslag van de observatie wordt door Alert4you besproken met de ouder(s) in de aanwezigheid van de externe partij en Centrum Jong of het Jeugdteam.

Wanneer Alert4you of de orthopedagoog van Baloe een plaatsing op de Peuterplusgroep adviseert en de ouder(s) akkoord gaat, start de aanmeldingsprocedure. Baloe vult een indicatieformulier in waarop de signalen (criteria), aanpak en beoogde resultaten staan vermeld. Dit wordt door de ouder(s) ondertekend, waarna alle informatie naar Centrum Jong wordt gestuurd. Centrum Jong beslist binnen een week over het wel of niet afgeven van een indicatie. De indicatie wordt in eerste instantie afgegeven voor de duur 6 maanden vanaf de start van de plaatsing, voor minimaal 2 en maximaal 3 dagen per week, vergelijkbaar met het aantal dagen dat het kind naar de reguliere peuter- of kinderopvang ging, (gedeeltelijk) gefinancierd door de gemeente Wormerland***.

Aandachtspunt:
Om ervoor te zorgen dat peuters optimaal gebruik kunnen maken van de Peuterplusgroep dient de signalering van een opvallende ontwikkeling en/of opvallend gedrag zo vroeg mogelijk plaats te vinden, bij voorkeur voor het derde levensjaar. Het versterken en vasthouden van de signaleringkracht door de pedagogische medewerkers is een verantwoordelijkheid van Baloe in samenwerking met Alert4you. Baloe traint medewerkers actief of vroegsignalering en daarnaast bezoekt Alert4you structureel 1x per jaar, maar bij voorkeur 2x per jaar, de groepen.

2. Na afgifte van de indicatie nodigt Baloe samen met Centrum Jong of het Jeugdteam de ouder(s) uit voor een intakegesprek en kennismaking met de mentor van de Peuterplusgroep. In dit gesprek wordt tevens gevraagd naar alle leefgebieden of ontbrekende informatie om een inschatting te kunnen maken of er sprake is gezinsproblematiek. Indien sprake is van gezinsproblematiek worden de ouders nadien apart uitgenodigd voor een gesprek met Centrum Jong of het Jeugdteam, een huisbezoek heeft hierbij de voorkeur, voor het maken van een gezinsaanpak. Baloe is de deskundige en verantwoordelijke voor het ondersteuningsprogramma op maat voor de geïndiceerde peuters op de Peuterplusgroep. Het ondersteuningsprogramma van de peuter zal onderdeel uitmaken van de gezinsaanpak en de regie op casusniveau en het proces ligt bij Centrum Jong of het Jeugdteam.
   Met Baloe is afgesproken dat lege kindplaatsen gevuld mogen worden met kinderen uit andere gemeenten mits kinderen uit Wormerland ten alle tijden voorrang hebben. De kosten (de gemeentelijke vergoeding per uur) voor kinderen uit andere gemeenten zullen niet door de gemeente Wormerland worden vergoed.

** In onderhavig document wordt gesproken over Centrum Jong of het Jeugdteam. De keuze is afhankelijk van de ernst van de problematiek, het benodigde aanbod naast of buiten Peuterplus en of er al sprake is van betrokkenheid van het Jeugdteam. Centrum Jong maakt deze afweging, indien nodig in overleg met het Jeugdteam, en blijft betrokken tot er een overdracht heeft plaatsgevonden aan het Jeugdteam. Dit (opschalen) is een reeds bestaande samenwerkingsafspraak tussen Centrum Jong en het Jeugdteam.

*** Zie voor de financiering de Specifieke subsidieregels en bedragen Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

Ten aanzien van het vaste bedrag dat de gemeente Wormerland voornemens is jaarlijks ter beschikking te stellen, zal nog nader bepaald worden of en op welke wijze een verrekening voor kinderen uit andere gemeenten zal plaatsvinden.

Wat te doen als de peuter niet tot de doelgroep van Peuterplus behoort of een ander aanbod meer passend is?

a. De peuter kan met handelingstips op een reguliere groep blijven en krijgt indien nodig daarnaast nog een ander aanbod;
b. De peuter krijgt een ander aanbod buiten de kinderopvang om. Centrum Jong of het Jeugdteam pakt dit, eventueel met ondersteuning van Alert4you, verder op samen met de ouder(s).

Wat te doen als de ouder(s) niet akkoord gaat met een plaatsing op de Peuterplusgroep?
Baloe en Centrum Jong of het Jeugdteam gaan samen in gesprek met de ouder(s). Indien de ouder(s) daarna nog altijd niet akkoord gaat, beslist Baloe, bij een interne aanmelding, of de peuter op de reguliere opvang kan blijven. Wanneer de peuter door een externe partij is aangedragen volgt een terugkoppeling aan de externe partij. Tevens wordt in beide gevallen door Baloe, Centrum Jong of het Jeugdteam gekeken naar de noodzaak van een ander aanbod en/of een melding bij Veilig Thuis.

3. Criteria

a. Druk gedrag: denk aan opstandig gedrag, korte concentratie, vluchtig tot geen spel, grensoverschrijdend gedrag, moeite met opvolgen van opdrachten en moeite met houden aan (sociale) regels.
b. Opvallend gedrag: denk aan mogelijke kenmerken van autisme, hoogbegaafdheid, hoog sensitiviteit, ontwikkelingsachterstand, taalontwikkelingsstoornis (TOS) of prikkelverwerking.
c. Gedrag n.a.v. thuissituatie: denk aan gezinnen met problemen, waardoor een ontwikkelingsachterstand en/of gedragsproblemen veroorzaakt kunnen worden.
d. Extra aandacht voor ontwikkeling sociale vaardigheden: denk aan kinderen waarvoor de overgang naar een reguliere peutergroep nog niet wenselijk is of welke in contact met andere kinderen nog handvatten kunnen gebruiken.
e. Anders: denk bijv. aan kinderen met bepaalde syndromen of aandoeningen welke hierdoor moeite hebben om op een reguliere groep mee te komen of zaken als hechtingsproblematiek.

Bij bovenstaande dient te worden opgemerkt dat kinderen vaak onder meerdere criteria vallen (bijv. zowel opvallend gedrag als extra aandacht sociale vaardigheden).

4. Werkwijze

De werkwijze op de Peuterplusgroep is tweeledig. Er is een standaard (voor ieder kind dezelfde) aanpak op de groep waarbij er wordt gewerkt met een kleinere groep (beroepskracht-kind ratio van 1 op 4 met een maximum van 8 kinderen) prikkelarme inrichting, duidelijk dagstructuur en vaste regels en routines. Naast de dagstructuur, die ook op de reguliere peutergroepen wordt geboden, zijn er extra afspraken zoals een eigen plek aan tafel, een nadenkplek met emotiekaarten en een kiesbord.
Waar kan sluit de Peuterplusgroep aan bij de reguliere groepen van Baloe en wordt rekening gehouden met het inbouwen van rust waar nodig. Daarnaast wordt er gewerkt met zwart-wit pictogrammen en worden kinderen extra begeleid aan de hand van individuele doelen.
Wanneer kinderen op de Peuterplusgroep starten wordt er door de mentor een plan van aanpak opgesteld (maatwerk). De regie van dit plan blijft bij de mentor van het kind.

De eerste 6 weken staan in het teken van een drietal basisdoelen:

1. (emotioneel) Veilig voelen;
2. Bekend worden met de structuur op de groep (mee kunnen draaien);
3. Bekend worden met de regels, grenzen en aanpak op de groep.

In deze 6 weken is er ook veel contact met de ouder(s), medewerkers van de oude groep en eventueel externe hulpverlening. Na 6 weken heeft de mentor een goed beeld van het kind kunnen vormen en wordt samen met de ouder(s) het plan van aanpak doorgenomen en verder aangevuld met kind specifieke doelen en verwachtingen.
Naast gesprekken door Baloe met de ouder(s) over het kind, in overleg in de aanwezigheid van Centrum Jong of het Jeugdteam, vindt er ook met regelmaat collegiaal en casuïstiekoverleg plaats, nog nader te bepalen in welke samenstelling en frequentie. In het casuïstiekoverleg wordt o.a. gesproken over lopende observatietrajecten, instroom en uitstroom. Van belang is dat in het casuïstiekoverleg in ieder geval het plan van aanpak en de nodige afspraken worden geëvalueerd voordat de indicatie afloopt, de peuter de leeftijd van 3,5 jaar bereikt of waar nodig tussendoor. Voor de peuters die gedurende de plaatsing op de Peuterplusgroep de leeftijd van 3,5 jaar bereiken, wordt er gezamenlijk een "uitstroomplan" gemaakt voor na het vierde levensjaar. De ouder(s) wordt op de hoogte gebracht wanneer zijn of haar kind in een casuïstiekoverleg wordt besproken en/of hiervoor uitgenodigd. In het collegiaal overleg wordt o.a. gesproken over werk- en procesafspraken, verwachtingen en verantwoordelijkheden. Dit zal tevens onderdeel zijn van de monitoring en evaluatie, en kan resulteren in een aanpassing in de werk- en procesafspraken en onderhavig document.

5. Overgang naar het primair onderwijs, speciaal onderwijs of ander aanbod

Wanneer een kind het derde levensjaar heeft bereikt, kan het door de ouder(s) worden ingeschreven bij een basisschool. De ouder(s) is hier zelf verantwoordelijk voor, maar kan hierbij ondersteuning vragen van Centrum Jong of het Jeugdteam. Tevens is Baloe bereid de ouder(s) te adviseren in het bespreken van de Peuterplusplaatsing met de school en heeft Baloe een warme overdracht met de school voorafgaand aan de overgang. Bij de overgang van peuter- of kinderopvang naar het primair onderwijs (PO) geldt de (schriftelijke) aanmelding bij een basisschool juridisch gezien als het moment waarop de basisschool verantwoordelijk wordt voor een plaatsing binnen het PO, ongeacht bij welke basisschool (de zorgplicht).
Bovenstaande geldt ook voor inschrijving op het speciaal basisonderwijs of ander aanbod. Al geldt natuurlijk voor een ander aanbod veelal dat de ouder(s) het kind hiervoor ook al eerder dan na het derde levensjaar kan aanmelden.

6. Rollen, inzet en verantwoordelijkheden

Baloe

- Het signaleren van opvallende ontwikkeling en/of gedragingen bij kinderen op de reguliere groepen.
- Deze signalen doorzetten aan de orthopedagoog en/of Alert4you en Centrum Jong of het Jeugdteam.
- Het bieden van trainingen (o.a. in signaleren) aan pedagogisch medewerkers.
- Het invullen en aanvragen van een indicatie voor de Peuterplusgroep.
- Het initiëren van het (eerste) gesprek met de ouder(s) en het onderhouden van het contact gedurende de plaatsing bij Baloe. Indien sprake is van gezinsproblematiek ligt de regie na het startgesprek bij Centrum Jong of het Jeugdteam.
- Het bieden van een ondersteuningsprogramma per peuter.
- Het verder ontwikkelen van ondersteuningsprogramma's in samenwerking met Centrum Jong, het Jeugdteam en Alert4you.
- Het initiatief nemen tot en leiden van collegiaal overleg en casuïstiekoverleg. Samenstelling en frequentie nader te bepalen.

- Het informeren van de ouder(s) over de bekostiging van de plaatsing.
- Het voeren van regie over de aanpak op de Peuterplusgroep.

Toelichting:
De gemeente Wormerland is van mening dat een aantal van de hierboven genoemde zaken behoren tot de gangbare bedrijfsvoering van Baloe, zoals de begeleiding en training van de pedagogische medewerkers.
Baloe/Peuterplus biedt lichte pedagogische ondersteuning en begeleiding aan peuters en is geen behandelcentrum of specialistisch kindcentrum. Indien orthopedagogische ondersteuning of behandeling noodzakelijk is, dan heeft de gemeente Wormerland dit bij het Jeugdteam en/of de specialistische jeugdhulp belegd.

Alert4you
- Het trainen van pedagogisch medewerkers, o.a. in het signaleren.
- Het doen van individuele observaties (kind) op basis van signalen van pedagogisch medewerkers.
- Het structureel bezoeken van de groepen, minimaal 1x per jaar, maar bij voorkeur 2x per jaar.
- Het analyseren van de problematiek en het doen van suggesties voor een ondersteuningsprogramma.
- De kinderen aandragen voor het casuïstiekoverleg.
- Het deelnemen aan collegiaal en casuïstiekoverleg. Aanwezigheid en frequentie nog nader te bepalen.
- Het onderhouden van het contact met de ouder(s) tijdens het observatie– en analysetraject.
- Het samen met Baloe en Centrum Jong of het Jeugdteam voeren van het (eerste) gesprek met de ouder(s) over de uitkomst van het observatie- en analysetraject.
- Op verzoek meedenken in het formuleren van doelen en resultaten voor de kinderen, handelingsadviezen of aanpakken op de Peuterplusgroep.

Centrum Jong/ Jeugdteam
- Het voeren van regie op de uitvoering (gezinsaanpak) indien sprake is van gezinsproblematiek.
- Het vaste aanspreekpunt zijn, middels een vast contactpersoon, voor alle partners inzake de gezinsaanpak en deskundigheid op het gebied van het jonge kind.
- Het onderhouden van de contacten met de ouder(s) samen met Baloe.
- Het initiëren van ander aanbod voor het kind.
- Het ondersteunen van de ouder(s) bij een overgang van het kind naar het primair of speciaal onderwijs.
- Besluiten over het afgeven van een indicatie voor plaatsing op de Peuterplusgroep op basis van: het advies van Alert4you of de orthopedagoog van Baloe, de reeds bij Centrum Jong of het Jeugdteam bekende informatie en de informatie uit het (eerste) gesprek met de ouder(s).
- Het (schriftelijk) afgeven van een indicatie.
- Het deelnemen aan het collegiaal en casuïstiekoverleg.
- Indien nodig de jeugdarts betrekken/inzetten voor een verwijzing voor onderzoek.

Gemeente Wormerland
- Opdrachtgever voor alle betrokken partijen.
- Het monitoren en evalueren (3de kwartaal) van Peuterplus middels kwartaalgesprekken.
- Financiering middels een subsidie.

7. Monitoring, evaluatie en resultaten
Begin 2022 zullen de wijze van evalueren en monitoren en de resultaatafspraken verder worden uitgewerkt.

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/2
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21 december 2021
Portefeuillehouder	Dhr. H.P.J. Halewijn
Opsteller	Dhr. J. van der Horst en Mw. B. Sommers
Afdeling/team	Sociaal Domein
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

Kern van het voorstel
Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het organiseren van het voorschoolse aanbod van Voor- en Vroegschoolse Educatie (VVE). Voor de financiering hiervan zijn door de gemeenteraad in 2020 specifieke subsidieregels vastgesteld. Naast het organiseren en financieren van voorschools aanbod draagt de gemeente Wormerland sinds juli 2017 vanuit het jeugdbudget financieel bij, naast reguliere regelingen, aan de pilot Peuterplus van kinderopvangorganisatie Baloe. Peuterplus is een preventief aanbod dat gezien kan worden als aanvulling op het voorschoolse aanbod van VVE, maar nog niet geformaliseerd is. Bijgevoegd treft u dan ook de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie aangevuld met specifieke subsidieregels Peuterplus vanaf 2022, waarmee er een integrale set van specifieke subsidieregels vastgelegd is en een juridische grondslag voor het verstrekken van een (extra) financiële bijdrage, naast reguliere regelingen, ten behoeve van Peuterplus vanaf 2022.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: De Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022 vast te stellen en met terugwerkende kracht in te laten gaan per 1 januari 2022.

Bijlagen
B1. Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022. B2. Bedragen specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022. B3. Stroomschema (werk- en procesafspraken), versie oktober 2021. B4. Bijlage bij stroomschema, versie november 2021.

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het organiseren van het voorschoolse aanbod van Voor- en Vroegschoolse Educatie (VVE). VVE is een programma voor peuters in de leeftijd 2,5-4 jaar dat erop is gericht om onderwijsachterstand te voorkomen en te verminderen zodat kinderen goed kunnen starten op de basisschool. Voor de financiering hiervan zijn door de gemeenteraad in 2020 specifieke subsidieregels vastgesteld, welke in onderhavig voorstel nagenoeg gelijk zijn gebleven en zijn aangevuld met specifieke subsidieregels aangaande Peuterplus. Peuterplus is in 2016 ontwikkeld door kinderopvangorganisatie Baloe samen met Alert4you (Levvel, specialisten van het specialistisch kindcentrum (SKC)) naar aanleiding van de toenemende vraag naar passende opvang. De Peuterplusgroep is een kleinere groep (beroepskracht-kind ratio van 1 hbo-geschoolde pedagogisch medewerker op 4 kinderen met een maximum van 8 kinderen per groep) met een prikkelarme inrichting, duidelijk dagstructuur en vaste regels en routines. Daarnaast wordt er gewerkt met zwart-wit pictogrammen en worden kinderen extra begeleid aan de hand van individuele doelen. De Peuterplusgroep biedt meer structuur en begeleiding (ook aan ouders) dan een reguliere peuter- of kinderopvanggroep en is bedoeld voor kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar bij wie sprake is van een opvallende ontwikkeling, opvallend gedrag of kinderen die (tijdelijk) niet mee kunnen komen op de reguliere peuter- of kinderopvanggroepen. Het doel van dit aanbod is het terugkeren naar een reguliere peuter- of kinderopvanggroep, doorstromen naar regulier basisonderwijs of als dat niet kan, sneller doorstromen naar speciaal basisonderwijs of een ander aanbod zoals dagbehandeling. Met andere woorden een preventief aanbod onder andere gericht op het voorkomen en/of verminderen van een onderwijsachterstand aanvullend op het voorschoolse aanbod. Daarnaast draagt Peuterplus bij aan het eerder signaleren en handelen, biedt het ondersteuning zo licht en dichtbij huis mogelijk en wordt hiermee zwaardere, veelal duurdere, ondersteuning (specialistische hulp) voorkomen. Bij een preventieve voorziening is het lastig dit laatste punt in concrete aantallen en bedragen uit te drukken. Ter vergelijking, de kosten voor een plaatsing op een specialistisch kindcentrum (SKC, dagbehandeling, voorheen medisch kinderdagverblijf) liggen tussen de € 38.200,- en € 50.800,- per traject. Bij de Peuterplusgroep ligt, vergelijkbaar met voorschoolse educatie, een extra financieringsbehoefte. De bekostiging van Peuterplus verloopt, financieel en administratief erg ingewikkeld, middels verschillende budgetten, regelingen en administratieve bepalingen, te weten kinderopvangtoeslag (Belastingdienst), vergoeding kinderopvang op grond van sociaal medische indicatie (SMI, de gemeente, zie beleidsregels sociale zaken Wormerland 2017), (vroeg- en) voorschoolse educatie (de gemeente, zie specifieke subsidieregels voorschoolse educatie Wormerland 2020) en de ouderbijdrage. Naast bovengenoemde budgetten en regelingen draagt de gemeente Wormerland sinds juli 2017, in het kader van een pilot, ook financieel (extra) bij aan Peuterplus vanuit het jeugdbudget.

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Door onder andere personele wisselingen, Corona, personele krapte en het grotendeels ontbreken van proces- en werkafspraken is verzuimd de gemeenteraad van Wormerland eerder een voorstel voor voortzetting van deze (extra) financiering voor te leggen en het Peuterplus aanbod daarmee te formaliseren (zie ook het collegeprogramma). In 2020 en 2021 heeft de gemeente samen met kinderopvangorganisatie Baloe en de betrokken instanties (Alert4you, Centrum Jong en het Jeugdteam) een aantal werkprocessen geoptimaliseerd en (proces)afspraken vastgelegd (zie B3. Stroomschema (werk- en procesafspraken) en B4. Bijlage bij stroomschema). Vervolgens heeft de gemeente verschillende financiële voorstellen van Baloe tezamen met de inhoud, de financiële verantwoording van de afgelopen jaren en de financiering van voorschoolse educatie meegenomen in het opstellen van de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus. Waarbij als uitgangspunt is genomen één enkele, integrale, laagdrempelige regeling om kinderen een passend aanbod te bieden met voor de ouder(s) zo min mogelijk last van loketten en schotten en voor de kinderopvangorganisatie en de gemeente een administratief zo eenvoudig mogelijke kostendekkende financiering. Dit laatste is in mindere mate gelukt, gezien de ingewikkelde financiering van Voorschoolse educatie welke, gezien de doelgroep, als uitgangspunt is genomen en is aangevuld voor Peuterplus. Bijgevoegd treft u de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie aangevuld met specifieke subsidieregels Peuterplus, waarmee er een integrale set van specifieke subsidieregels vastgelegd is en een juridische grondslag voor het verstrekken van een extra financiële bijdrage, naast reguliere regelingen, ten behoeve van Peuterplus.

Alternatieven (incl. argumenten)
Op dit moment is er geen alternatief aanbod in Wormerland beschikbaar anders dan lichtere ondersteuning in de vorm van reguliere kinder- of peuteropvang met een VVE-aanbod. “Peuterpluskinderen” op een reguliere groep betekent een extra belasting van zowel de andere kinderen als de pedagogische medewerkers. Wanneer een reguliere groep niet haalbaar is, kan dit betekenen dat het kind thuis opgevangen dient te worden, hetgeen veelal niet in het belang is van het kind maar ook consequenties kan hebben voor de ouder(s) bijvoorbeeld omdat hij/zij dan niet of minder kan werken. Daarnaast kan het dan nodig zijn dat zwaardere, veelal duurdere (specialistische), hulp en/of ondersteuning ingezet dient te worden of op een later moment zwaardere hulp nodig is en het kind minder goed is voorbereid op de basisschool.

Risico’s (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Zie hierboven onder alternatieven en hieronder onder financiële gevolgen. Indien in de toekomst ook door andere organisaties een aanvraag wordt gedaan of Baloe een tweede groep opent, zullen de beschikbare middelen onvoldoende zijn. Er kan worden gekozen voor een beperking van het aantal toekenningen, het laten vervallen van het vaste bedrag of het vaststellen van een subsidieplafond, hetgeen van invloed zal zijn/gevolgen zal hebben op het aanbod. Hiervoor is in onderhavig voorstel niet gekozen om het aanbod te stimuleren.

Financiële gevolgen	
Voor de uitvoering van onze wettelijke taak op het gebied van **Voorschoolse educatie** ontvangen we vanuit het Rijk jaarlijks 'Gemeentelijke Onderwijsachterstands-beleidsmiddelen' (GOAB-middelen). Dit zijn structurele middelen, gelabeld voor het bestrijden van onderwijsachterstanden bij kinderen in de leeftijd 0-12 jaar. Met deze middelen moeten we in ieder geval Voorschoolse educatie (2,5-4 jaar) organiseren. Het GOAB-bedrag voor 2022 is door het Ministerie voorlopig beschikt op € 358.328,-. Daarbij is de verwachting dat er een onderbesteding zal zijn van het budget van 2021 van ongeveer €135.000,-, hetgeen uiteindelijk terugbetaald aan het Rijk dient te worden wanneer deze niet worden besteed. Verder is er € 48.025,- 'Budget peuterspelen' begroot binnen de eigen middelen van de gemeente Wormerland. Kinderopvangorganisatie Baloe is in 2016 de **Peuterplusgroep** gaan ontwikkelen. Na verloop van tijd bleek dat de reguliere budgetten onvoldoende waren om alle kosten te dekken. Hierop heeft de gemeente Wormerland in 2017 besloten om, naast de reguliere gemeentelijke bijdragen, (extra) financieel bij te dragen en hiervoor apart Peuterplusbudget binnen de eigen middelen van de gemeente Wormerland beschikbaar te stellen. Voor 2022 en verder is er jaarlijks € 92.411,- 'Peuterplusbudget' begroot. Indien er in de toekomst ook andere (kinderopvang)organisaties een aanvraag doen voor deze subsidie of Baloe een tweede groep opent, zal het begrote bedrag onvoldoende zijn.	
Kosten/opbrengsten	Geschatte[1] kosten **Voorschoolse** educatie voor een heel kalenderjaar: € 350.000,-. Geschatte kosten **Peuterplus** voor een heel kalenderjaar: € 120.000,- (per aanvrager). Tot slot is het goed om op te merken dat de gemeente Wormerland naast reguliere regelingen en een extra bijdrage ook indirect financieel bijdraagt aan de Peuterplusgroep middels de "maatwerk" subsidie aan Centrum Jong en de subsidie aan Alert4you waarin uren ten behoeve van de Peuterplusgroep zijn opgenomen. Structureel
Dekking binnen begroting?	Ja Dekkingsvoorstel: Budget Peuterspelen: € 48.697,- GOAB-middelen: € 358.328,- Peuterplus: € 92.411,- Totaal: € 499.436,-

[1] De kosten voor Voorschoolse educatie zijn afhankelijk van het aantal kinderen dat zich hiervoor aanmeldt. Bij de berekening van deze kosten hebben we ons gebaseerd op de huidige aantallen.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
De stukken zullen ter kennisgeving worden aangeboden aan de adviesraad sociaal domein.

Communicatie
Communicatie wordt gedaan in de vorm van: • Officiële publicatie • Een bericht aan de Aanvrager De communicatie wordt opgesteld in samenwerking met de afdeling Communicatie.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
- Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 - Beleidsregels sociale zaken Wormerland 2017 - Wet Kinderopvang - Specifieke subsidieregels voorschoolse educatie Wormerland 2020

Duurzaamheid en klimaataspecten
Niet van toepassing.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

RV-nummer: 2022/2
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit
De Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022 vast te stellen en met terugwerkende kracht in te laten gaan per 1 januari 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/2
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21 december 2021
Portefeuillehouder	Dhr. H.P.J. Halewijn
Opsteller	Dhr. J. van der Horst en Mw. B. Sommers
Afdeling/team	Sociaal Domein
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

Kern van het voorstel
Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het organiseren van het voorschoolse aanbod van Voor- en Vroegschoolse Educatie (VVE). Voor de financiering hiervan zijn door de gemeenteraad in 2020 specifieke subsidieregels vastgesteld. Naast het organiseren en financieren van voorschools aanbod draagt de gemeente Wormerland sinds juli 2017 vanuit het jeugdbudget financieel bij, naast reguliere regelingen, aan de pilot Peuterplus van kinderopvangorganisatie Baloe. Peuterplus is een preventief aanbod dat gezien kan worden als aanvulling op het voorschoolse aanbod van VVE, maar nog niet geformaliseerd is. Bijgevoegd treft u dan ook de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie aangevuld met specifieke subsidieregels Peuterplus vanaf 2022, waarmee er een integrale set van specifieke subsidieregels vastgelegd is en een juridische grondslag voor het verstrekken van een (extra) financiële bijdrage, naast reguliere regelingen, ten behoeve van Peuterplus vanaf 2022.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: De Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022 vast te stellen en met terugwerkende kracht in te laten gaan per 1 januari 2022.

Bijlagen
B1. Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022. B2. Bedragen specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022. B3. Stroomschema (werk- en procesafspraken), versie oktober 2021. B4. Bijlage bij stroomschema, versie november 2021.

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het organiseren van het voorschoolse aanbod van Voor- en Vroegschoolse Educatie (VVE). VVE is een programma voor peuters in de leeftijd 2,5-4 jaar dat erop is gericht om onderwijsachterstand te voorkomen en te verminderen zodat kinderen goed kunnen starten op de basisschool. Voor de financiering hiervan zijn door de gemeenteraad in 2020 specifieke subsidieregels vastgesteld, welke in onderhavig voorstel nagenoeg gelijk zijn gebleven en zijn aangevuld met specifieke subsidieregels aangaande Peuterplus. Peuterplus is in 2016 ontwikkeld door kinderopvangorganisatie Baloe samen met Alert4you (Levvel, specialisten van het specialistisch kindcentrum (SKC)) naar aanleiding van de toenemende vraag naar passende opvang. De Peuterplusgroep is een kleinere groep (beroepskracht-kind ratio van 1 hbo-geschoolde pedagogisch medewerker op 4 kinderen met een maximum van 8 kinderen per groep) met een prikkelarme inrichting, duidelijk dagstructuur en vaste regels en routines. Daarnaast wordt er gewerkt met zwart-wit pictogrammen en worden kinderen extra begeleid aan de hand van individuele doelen. De Peuterplusgroep biedt meer structuur en begeleiding (ook aan ouders) dan een reguliere peuter- of kinderopvanggroep en is bedoeld voor kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar bij wie sprake is van een opvallende ontwikkeling, opvallend gedrag of kinderen die (tijdelijk) niet mee kunnen komen op de reguliere peuter- of kinderopvanggroepen. Het doel van dit aanbod is het terugkeren naar een reguliere peuter- of kinderopvanggroep, doorstromen naar regulier basisonderwijs of als dat niet kan, sneller doorstromen naar speciaal basisonderwijs of een ander aanbod zoals dagbehandeling. Met andere woorden een preventief aanbod onder andere gericht op het voorkomen en/of verminderen van een onderwijsachterstand aanvullend op het voorschoolse aanbod. Daarnaast draagt Peuterplus bij aan het eerder signaleren en handelen, biedt het ondersteuning zo licht en dichtbij huis mogelijk en wordt hiermee zwaardere, veelal duurdere, ondersteuning (specialistische hulp) voorkomen. Bij een preventieve voorziening is het lastig dit laatste punt in concrete aantallen en bedragen uit te drukken. Ter vergelijking, de kosten voor een plaatsing op een specialistisch kindcentrum (SKC, dagbehandeling, voorheen medisch kinderdagverblijf) liggen tussen de € 38.200,- en € 50.800,- per traject. Bij de Peuterplusgroep ligt, vergelijkbaar met voorschoolse educatie, een extra financieringsbehoefte. De bekostiging van Peuterplus verloopt, financieel en administratief erg ingewikkeld, middels verschillende budgetten, regelingen en administratieve bepalingen, te weten kinderopvangtoeslag (Belastingdienst), vergoeding kinderopvang op grond van sociaal medische indicatie (SMI, de gemeente, zie beleidsregels sociale zaken Wormerland 2017), (vroeg- en) voorschoolse educatie (de gemeente, zie specifieke subsidieregels voorschoolse educatie Wormerland 2020) en de ouderbijdrage. Naast bovengenoemde budgetten en regelingen draagt de gemeente Wormerland sinds juli 2017, in het kader van een pilot, ook financieel (extra) bij aan Peuterplus vanuit het jeugdbudget.

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Door onder andere personele wisselingen, Corona, personele krapte en het grotendeels ontbreken van proces- en werkafspraken is verzuimd de gemeenteraad van Wormerland eerder een voorstel voor voortzetting van deze (extra) financiering voor te leggen en het Peuterplus aanbod daarmee te formaliseren (zie ook het collegeprogramma). In 2020 en 2021 heeft de gemeente samen met kinderopvangorganisatie Baloe en de betrokken instanties (Alert4you, Centrum Jong en het Jeugdteam) een aantal werkprocessen geoptimaliseerd en (proces)afspraken vastgelegd (zie B3. Stroomschema (werk- en procesafspraken) en B4. Bijlage bij stroomschema). Vervolgens heeft de gemeente verschillende financiële voorstellen van Baloe tezamen met de inhoud, de financiële verantwoording van de afgelopen jaren en de financiering van voorschoolse educatie meegenomen in het opstellen van de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus. Waarbij als uitgangspunt is genomen één enkele, integrale, laagdrempelige regeling om kinderen een passend aanbod te bieden met voor de ouder(s) zo min mogelijk last van loketten en schotten en voor de kinderopvangorganisatie en de gemeente een administratief zo eenvoudig mogelijke kostendekkende financiering. Dit laatste is in mindere mate gelukt, gezien de ingewikkelde financiering van Voorschoolse educatie welke, gezien de doelgroep, als uitgangspunt is genomen en is aangevuld voor Peuterplus. Bijgevoegd treft u de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie aangevuld met specifieke subsidieregels Peuterplus, waarmee er een integrale set van specifieke subsidieregels vastgelegd is en een juridische grondslag voor het verstrekken van een extra financiële bijdrage, naast reguliere regelingen, ten behoeve van Peuterplus.

Alternatieven (incl. argumenten)
Op dit moment is er geen alternatief aanbod in Wormerland beschikbaar anders dan lichtere ondersteuning in de vorm van reguliere kinder- of peuteropvang met een VVE-aanbod. "Peuterpluskinderen" op een reguliere groep betekent een extra belasting van zowel de andere kinderen als de pedagogische medewerkers. Wanneer een reguliere groep niet haalbaar is, kan dit betekenen dat het kind thuis opgevangen dient te worden, hetgeen veelal niet in het belang is van het kind maar ook consequenties kan hebben voor de ouder(s) bijvoorbeeld omdat hij/zij dan niet of minder kan werken. Daarnaast kan het dan nodig zijn dat zwaardere, veelal duurdere (specialistische), hulp en/of ondersteuning ingezet dient te worden of op een later moment zwaardere hulp nodig is en het kind minder goed is voorbereid op de basisschool.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Zie hierboven onder alternatieven en hieronder onder financiële gevolgen. Indien in de toekomst ook door andere organisaties een aanvraag wordt gedaan of Baloe een tweede groep opent, zullen de beschikbare middelen onvoldoende zijn. Er kan worden gekozen voor een beperking van het aantal toekenningen, het laten vervallen van het vaste bedrag of het vaststellen van een subsidieplafond, hetgeen van invloed zal zijn/gevolgen zal hebben op het aanbod. Hiervoor is in onderhavig voorstel niet gekozen om het aanbod te stimuleren.

Financiële gevolgen	
Voor de uitvoering van onze wettelijke taak op het gebied van **Voorschoolse educatie** ontvangen we vanuit het Rijk jaarlijks 'Gemeentelijke Onderwijsachterstands-beleidsmiddelen' (GOAB-middelen). Dit zijn structurele middelen, gelabeld voor het bestrijden van onderwijsachterstanden bij kinderen in de leeftijd 0-12 jaar. Met deze middelen moeten we in ieder geval Voorschoolse educatie (2,5-4 jaar) organiseren. Het GOAB-bedrag voor 2022 is door het Ministerie voorlopig beschikt op € 358.328,-. Daarbij is de verwachting dat er een onderbesteding zal zijn van het budget van 2021 van ongeveer €135.000,-, hetgeen uiteindelijk terugbetaald aan het Rijk dient te worden wanneer deze niet worden besteed. Verder is er € 48.025,- 'Budget peuterspelen' begroot binnen de eigen middelen van de gemeente Wormerland. Kinderopvangorganisatie Baloe is in 2016 de **Peuterplusgroep** gaan ontwikkelen. Na verloop van tijd bleek dat de reguliere budgetten onvoldoende waren om alle kosten te dekken. Hierop heeft de gemeente Wormerland in 2017 besloten om, naast de reguliere gemeentelijke bijdragen, (extra) financieel bij te dragen en hiervoor apart Peuterplusbudget binnen de eigen middelen van de gemeente Wormerland beschikbaar te stellen. Voor 2022 en verder is er jaarlijks € 92.411,- 'Peuterplusbudget' begroot. Indien er in de toekomst ook andere (kinderopvang)organisaties een aanvraag doen voor deze subsidie of Baloe een tweede groep opent, zal het begrote bedrag onvoldoende zijn.	
Kosten/opbrengsten	Geschatte[1] kosten **Voorschoolse** educatie voor een heel kalenderjaar: € 350.000,-. Geschatte kosten **Peuterplus** voor een heel kalenderjaar: € 120.000,- (per aanvrager). Tot slot is het goed om op te merken dat de gemeente Wormerland naast reguliere regelingen en een extra bijdrage ook indirect financieel bijdraagt aan de Peuterplusgroep middels de "maatwerk" subsidie aan Centrum Jong en de subsidie aan Alert4you waarin uren ten behoeve van de Peuterplusgroep zijn opgenomen. Structureel
Dekking binnen begroting?	Ja Dekkingsvoorstel: Budget Peuterspelen: € 48.697,- GOAB-middelen: € 358.328,- Peuterplus: € 92.411,- Totaal: € 499.436,-

[1] De kosten voor Voorschoolse educatie zijn afhankelijk van het aantal kinderen dat zich hiervoor aanmeldt. Bij de berekening van deze kosten hebben we ons gebaseerd op de huidige aantallen.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
De stukken zullen ter kennisgeving worden aangeboden aan de adviesraad sociaal domein.

Communicatie
Communicatie wordt gedaan in de vorm van: • Officiële publicatie • Een bericht aan de Aanvrager De communicatie wordt opgesteld in samenwerking met de afdeling Communicatie.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
- Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 - Beleidsregels sociale zaken Wormerland 2017 - Wet Kinderopvang - Specifieke subsidieregels voorschoolse educatie Wormerland 2020

Duurzaamheid en klimaataspecten
Niet van toepassing.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

RV-nummer: 2022/2
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit
De Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022 vast te stellen en met terugwerkende kracht in te laten gaan per 1 januari 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

SPECIFIEKE SUBSIDIEREGELS VOORSCHOOLSE EDUCATIE EN PEUTERPLUS 2022

De raad van de gemeente Wormerland,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 21 december 2021;

gelet op de Algemene wet bestuursrecht (Awb);

gelet op de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012;

gelet op de Wet kinderopvang, het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie, de Wet op het primair onderwijs en het "Onderzoekskader voor het toezicht op de voorschoolse educatie en het primair onderwijs";

B E S L U I T:

vast te stellen de Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022.

Doelstelling

Voorschoolse educatie

Wormerlandse kinderen van circa twee tot vier jaar kunnen in een veilige en uitdagende sfeer en omgeving met leeftijdgenoten spelen, bewegen, zich uiten, praten, zingen, knutselen, ontdekken, enzovoort. Deze georganiseerde ontwikkeling van taal-, reken-, motorische, kunstzinnige en sociaal-emotionele vaardigheden draagt bij aan een ononderbroken ontwikkeling van de kinderen en aan een soepele overgang naar het basisonderwijs of een andere voorziening voor het kind. Een en ander wordt aangeboden in de gemeente Wormerland, in of nabij de basisscholen.

Peuterplus

Wormerlandse kinderen van circa twee tot vier jaar oud bij wie sprake is van een opvallende ontwikkeling, opvallend gedrag of die om wat voor reden dan ook (tijdelijk) niet kunnen meekomen of niet tot hun recht komen op een reguliere peuter- of kinderopvangroep. Deze kinderen hebben baat bij opvang met meer individuele ondersteuning en begeleiding in een kleine groep onder leiding van een hbo-geschoolde pedagogische medewerker waarbij intensiever contact is met de ouder(s). Deze vorm van opvang wordt aangeboden in de gemeente Wormerland en draagt bij aan een gezonde ontwikkeling van de kinderen, zo licht en dichtbij huis mogelijk, ter voorkoming van zwaardere en (veelal) duurdere (specialistische) hulp en tracht de kinderen terug te laten keren naar de reguliere opvangroepen, beter voorbereid uit te laten stromen naar regulier (passend) of speciaal onderwijs of een andere voorziening.

Artikel 1 Begripsbepalingen

- Aanvrager: een rechtspersoon die een aanvraag indient op grond van deze subsidieregeling;
- College: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wormerland;
- Gemeente: de gemeente Wormerland;
- Kinderopvangtoeslag: een tegemoetkoming van het Rijk als bedoeld in artikel 1.1, lid 1, van de Wet kinderopvang en de andere daaraan verbonden wettelijke bepalingen;
- Onderzoekskader: het "Onderzoekskader voor het toezicht op de voorschoolse educatie en het primair onderwijs" van de Inspectie voor het Onderwijs;

- Peuterplus(groep):	opvang in Wormerland voor Wormerlandse kinderen in de leeftijd van in beginsel twee tot vier jaar oud in een groep voor alleen deze doelgroep, met een beroepskracht-kind ratio van 1 op 4 met een minimum van 4 en een maximum van 8 kinderen per groep per dag waarbij de beroepskracht hbo-geschoold is. Alwaar een duidelijke dagstructuur, vaste regels en routine, een individueel ondersteuningsprogramma met kindspecifieke doelen wordt geboden in een prikkelarme ruimte en waarbij intensief contact is met de ouder(s);
- VNG-tabel:	VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) - adviestabel ouderbijdrage peuteropvang kan worden gebruikt om voor de gesubsidieerde peuteropvang een inkomensafhankelijke tariefstelling vast te stellen. De ouderbijdrage is berekend als een bijdrage per uur peuteropvang. De tabel wordt jaarlijks opgesteld en gepubliceerd op de website van de VNG;
- Voorschoolse educatie:	peuteropvang als bedoeld in de Wet kinderopvang voor kinderen in de leeftijd van in beginsel twee tot vier jaar, waarbij gebruik wordt gemaakt van een VVE-programma. Daarbij wordt voldaan aan de basisvoorwaarden voor kwaliteit uit het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie en de "eigen aspecten van kwaliteit" uit het Waarderingskader;
- VVE:	voor- en vroegschoolse educatie;
- VVE-programma:	een erkend integraal programma dat in het kader van VVE-beleid wordt uitgevoerd en is opgenomen in de databank Effectieve Jeugdinterventies van het Nederlands Jeugdinstituut;
- Waarderingskader:	bijlage 5 van het Onderzoekskader, namelijk het "waarderingskader voorschoolse educatie", inclusief de "eigen aspecten van kwaliteit".

Artikel 2 Subsidiabele activiteiten

De subsidie is bedoeld voor het organiseren van Voorschoolse educatie en Peuterplus, die geleverd wordt in de gemeente Wormerland, voor kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar woonachtig in Wormerland, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen;

A. 2-4 jarigen zonder VVE-indicatie (regulier) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag (deze categorie is niet van toepassing op Peuterplus);
B. 2,5-4 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor wel aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag;
C. 2,5-4 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag;
D. 2-2,5 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor wel aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag;
E. 2-2,5 jarigen met een VVE-indicatie (doelgroep) en waarvoor geen aanspraak bestaat op kinderopvangtoeslag.

Artikel 3 Indicatie

3.1 VVE-indicatie

Een VVE-indicatie wordt verleend voor:

1. kinderen waar naar de beoordeling van de jeugdgezondheidszorg thuis niet of nauwelijks Nederlands wordt gesproken (taalrisicokinderen);
2. kinderen die qua ontwikkeling in de knel dreigen te raken door de gezinssituatie, waaronder de geestelijke of lichamelijke toestand van een of beide ouders (opgroeirisicokinderen);

3. kinderen bij wie de jeugdgezondheidszorg constateert dat er daadwerkelijk sprake is van achterstand in spraak- en taalontwikkeling, anders dan een taalspraakstoornis waarvoor logopedie of hulp via een audiologisch centrum is aangewezen;
4. kinderen die een Peuterplusindicatie hebben ontvangen.

3.2 Peuterplusindicatie
Een Peuterplusindicatie wordt verleend voor:
kinderen waar naar beoordeling van de jeugdgezondheidszorg (Centrum Jong) sprake is van een opvallende ontwikkeling, opvallend gedrag of die om wat voor reden dan ook (tijdelijk) niet kunnen meekomen of niet tot hun recht komen op een reguliere peuter- of kinderopvangroep.

Artikel 4 Aanbod

4.1 Aanbod Voorschoolse educatie
Het gesubsidieerde aanbod is als volgt:
1. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 A is 8 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar tot 3 jaar en 12 uur per week vanaf 3 jaar voor 40 weken in het jaar.
2. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 B en C is 16 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar voor 40 weken in het jaar.
3. Voor kinderen als bedoeld onder artikel 2 D en E is 8 uur per week Voorschoolse educatie beschikbaar voor 20 weken in het jaar.

4.2 Aanbod Peuterplus
Het gesubsidieerde aanbod is voor alle kinderen als bedoeld onder artikel 2 B, C, D en E voor minimaal 22 uur (2 dagen à 11 uur) en maximaal 33 uur (3 dagen à 11 uur) per week voor 52 weken per jaar.

Artikel 5 Subsidiebedragen
1. Het College stelt jaarlijks de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Voorschoolse educatie en Peuterplus vast. Deze wordt op de website van de gemeente Wormerland gepubliceerd, onder de titel Bedragen specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus, inclusief het betreffende jaar.
2. Het College stelt de volgende subsidie beschikbaar per categorie zoals genoemd in artikel 2:
   A. Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur (deze categorie is niet van toepassing op Peuterplus).

   B. Voor de eerste 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
   Het positieve verschil tussen de maximaal te vergoeden uurprijs kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
   Voor de tweede 8 uur Voorschoolse educatie (VVE-deel):
   De gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

   Voor de eerste en tweede 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
   Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
   Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 6-17 uur per week):
   Het positieve verschil tussen het maximaal te vergoeden uurtarief kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

C. Voor de eerste 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.
Voor de tweede 8 uur Voorschoolse educatie (VVE-deel):
De gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Voor de eerste en tweede 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 6-17 uur per week):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

D. Voor 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
Het positieve verschil tussen de maximaal te vergoeden uurprijs kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Voor de eerste 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 14-25 uur per week):
Het positieve verschil tussen het maximaal te vergoeden uurtarief kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

E. Voor 8 uur Voorschoolse educatie (basisdeel):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur.

Voor de eerste 8 uur Peuterplus (Peuterplus-deel):
Het positieve verschil tussen de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor voorschoolse educatie en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.
Voor de overige uren Peuterplus (Peuterplus-deel 14-25 uur per week):
Het positieve verschil tussen de ouderbijdrage op basis van de VNG-tabel en de gemeentelijke maximale vergoeding per uur voor Peuterplus.

3. Het College stelt aanvullend voor Peuterplus naast een gemeentelijke vergoeding per uur, zoals hierboven beschreven voor de categorieën B, C, D en E, jaarlijks een vast bedrag per Aanvrager beschikbaar.
4. Jaarlijks kan een subsidie tot een maximum van € 25.000,- per Aanvrager worden verstrekt als bijdrage in de kosten van opleidingsactiviteiten die strekken tot VVE-registratie van de Aanvrager, of die betrekking hebben op (bij)scholing van de Aanvrager inzake Peuterplus of vroegsignalering.
   Hierbij dient in ieder geval de volgende informatie verstrekt te worden:
   a. Een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde subsidie;
   b. Het opleidingsplan van de pedagogisch medewerkers met daarbij vermeld het aantal opleidingsuren.

Artikel 6 Criteria

1. Het aanbod Voorschoolse educatie en Peuterplus van Aanvrager vindt plaats op één of meer vestigingen in Wormerland.

2. Een vestiging van Aanvrager is verbonden aan een of meer basisscholen, wat blijkt uit het feit dat de vestiging in of nabij een basisschool is waarmee afspraken zijn over de pedagogische visie, afstemming van het educatieve aanbod en de doorgaande lijn.
3. Aanvrager heeft een samenwerkingsrelatie met de jeugdgezondheidszorg over de ontwikkeling van individuele peuters.
4. Aanvrager is gericht op het zo veel mogelijk voldoen aan de "eigen aspecten van kwaliteit" uit het Waarderingskader en kan dit ook aantonen.
5. De pedagogisch medewerkers op de groepen van Voorschoolse educatie en Peuterplus zijn geschoold in het bieden van VVE.
6. Aanvrager maakt gebruik van een Kindvolgsysteem.
7. Aanvrager maakt gebruik van een erkend VVE-Programma.
8. Aanvrager voldoet aan de Wet kinderopvang.
9. Aanvrager voldoet aan de basisvoorwaarden voor kwaliteit uit het Besluit basisvoorwaarden kwaliteit voorschoolse educatie waarbij de eis van 16 uur alleen voor de doelgroepkinderen van toepassing is.
10. Als het niet mogelijk is op een vestiging de vereiste 16 uur aan te bieden, kan het aanbod worden verspreid over maximaal twee vestigingen.
11. Aanvrager houdt een administratie bij waaruit blijkt tot welke categorie zoals beschreven in artikel 2 van deze regeling een kind behoort.
12. Het college kan een minimum stellen aan de groepsgrootte van een vestiging.
13. Aanvrager neemt in de schriftelijke overeenkomst met de ouder(s) over de peuteropvang op dat de ouder(s) zich verplichten hun kind te laten deelnemen aan het maximumaanbod van VVE als zij gebruik maken van een gesubsidieerd aanbod en voor hun kind een VVE-indicatie is afgegeven.
14. Aanvrager brengt aan de ouder(s) maximaal het reguliere uurtarief van Aanvrager voor kinderopvang dan wel peuteropvang in rekening.
15. De ouder(s) die recht heeft(/hebben) op kinderopvangtoeslag vragen deze aan bij de Belastingdienst.
16. Voor de ouderbijdrage houdt de gemeente Wormerland de VNG-tabel aan en voor de berekening van de eigen bijdrage kan gebruik worden gemaakt van de inkomensverklaring over jaar T-2 die kosteloos kan worden opgevraagd bij de Belastingdienst.
17. Indien de ouder(s) niet in staat is(/zijn) de ouderbijdrage (deels) te betalen, dan biedt de gemeente in sommige gevallen de mogelijkheid de ouder(s) hierin tegemoet te komen, bijvoorbeeld middels een vergoeding kinderopvang op grond van een sociaal medische indicatie. Dit is enkel mogelijk in overleg met de contactpersoon van de gemeente en na toetsing van het inkomen van de ouder(s).
18. Het college kan in individuele gevallen afwijken van het gesubsidieerde aanbod als bedoeld in artikel 2, artikel 4.1 en artikel 4.2 als dat in het belang is van de ontwikkeling van het kind. Het college betrekt daarbij het oordeel van de jeugdgezondheidszorg en/of het Jeugdteam Wormerland.

<u>Aanvullend voor Peuterplus:</u>

19. Het aanbod Peuterplus is voor kinderen in de leeftijd van 2 jaar tot en met de maand van de 4de verjaardag.
20. Het aanbod Peuterplus is voor kinderen die een extra aanbod nodig hebben, hetgeen hen niet geboden kan worden op een reguliere peuter- of kinderopvanggroep. Het aanbod vindt plaats in een groep voor alleen deze doelgroep.
21. Het aanbod Peuterplus is niet bedoeld als tijdelijke opvang voor kinderen die niet kunnen uitstromen naar een meer passend aanbod, zoals een specialistisch kindcentrum of speciaal onderwijs.
22. Aanvrager werkt ten aanzien van het aanbod Peuterplus volgens de met de gemeente Wormerland, Alert4you (Levvel), de jeugdgezondheidszorg (Centrum Jong) en het Jeugdteam Wormerland overeengekomen werkafspraken.

23. Ieder kind is voorafgaand aan plaatsing op de Peuterplusgroep geobserveerd en heeft een indicatie, welke is afgegeven door de jeugdgezondheidszorg (Centrum Jong).
24. Het aanbod Peuterplus wordt geboden op een groep met een beroepskracht-kind ratio van 1 pedagogische medewerker op 4 kinderen met een gemiddelde bezetting van minimaal 4 en maximaal 8 kinderen per dag op 1 groep.
25. Het aanbod Peuterplus wordt enkel geboden door hbo-geschoolde pedagogische medewerkers.
26. De gemeentelijke maximale vergoeding per uur ten aanzien van het aanbod Peuterplus is voor maximaal 33 uur (3 dagen) per week, hetgeen neerkomt op maximaal 143 uur per maand, 12 maanden per jaar.
27. Aanvrager draagt jaarlijks zorg voor een jaarverslag en financiële verantwoording voor 1 mei van het daaropvolgende jaar.
28. Na ontvangst van het jaarverslag en de financiële verantwoording door de gemeente, volgt een evaluatie door de gemeente met Aanvrager. Evaluatiepunten en prestatieafspraken zullen in 2022 verder worden uitgewerkt en vastgelegd.
29. Aanvullende toekomstige (werk)afspraken worden schriftelijk vastgelegd en maken integraal onderdeel uit van de specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus. Mondelinge afspraken, mededelingen, toezeggingen, etc. hebben slechts rechtskracht indien deze schriftelijk zijn vastgelegd en in het bezit van de gemeente.

Artikel 7 Subsidieverlening

1. Aanvrager dient de aanvraag in uiterlijk 1 oktober voorafgaand aan het kalenderjaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft.
2. De aanvraag bevat in ieder geval de volgende stukken:
   a. Een korte beschrijving van de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden in deze specifieke subsidieregels;
   b. Een bijbehorende begroting van baten en lasten;
   c. Een prognose van het aantal kinderen dat gebruik zal maken van het aanbod van Aanvrager in het kalenderjaar waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft, gemiddeld per maand en uitgesplitst in de categorieën zoals beschreven in artikel 2 van deze regeling.
3. Het College kan, indien de aanvraag daartoe aanleiding geeft, Aanvrager om nadere informatie verzoeken.
4. Aanvrager is verantwoordelijk voor een juiste en volledige informatieverstrekking op grond waarvan het College redelijkerwijs tot een besluit kan komen.

Artikel 8 Afhandeling en weigeringsgronden

De termijn van afhandeling en weigeringsgronden zoals beschreven in respectievelijk artikel 4.2 en 4.3 van de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 zijn van toepassing.

Artikel 9 Betaling

De subsidie wordt op basis van declaratie van Aanvrager vastgesteld. Het College kan voorschotten op de subsidie betalen. Uitgangspunt is facturering van de ouderbijdrage en de subsidie in twaalf maandelijkse termijnen. De subsidiebedragen zoals beschreven in artikel 5 van deze regeling worden dus omgerekend naar bedragen per maand. Daarbij wordt het subsidiebedrag per wekelijks uur vermenigvuldigd met veertig weken per jaar voor Voorschoolse educatie en met tweeënvijftig weken per jaar voor Peuterplus en gedeeld door twaalf maanden, waarbij feestdagen of andere dagen dat Aanvrager gesloten is niet worden meegerekend. Aanvrager kan de subsidie per kwartaal declareren, uiterlijk twee maanden na afloop van elk kwartaal. Het college kan in het besluit tot subsidieverstrekking voorwaarden stellen aan de inhoud van de declaratie.

Artikel 10 Verantwoording en vaststelling

1. Hoofdstuk 5 van de Algemene subsidieverordening Wormerland 2012 is van toepassing.
2. Aanvrager geeft desgevraagd inzage in de administratie zoals bedoeld in artikel 6 lid 11.

Artikel 11 Inwerkingtreding

1. Deze Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland treden de dag na publicatie inwerking met terugwerkende kracht tot 1 januari 2022.
2. Gelijktijdig met de inwerkingtreding van deze specifieke subsidieregels worden de Specifieke subsidieregels voor Voorschoolse educatie 2020 ingetrokken maar behouden hun werking voor subsidies die zijn verstrekt tot 1 januari 2022.

Artikel 12 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als 'Specifieke subsidieregels Voorschoolse educatie en Peuterplus Wormerland 2022'.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de Raad der gemeente Wormerland,
gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022

Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022

De raad van de gemeente Wormerland.
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 21 december 2021;

gelet op de artikelen 4 van de Wet op het primair onderwijs, 4 van de Wet op de expertisecentra en 4 van de Wet op het voortgezet onderwijs;

besluit vast te stellen de volgende verordening:

Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022.

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. aangepast vervoer: vervoer per besloten (school)busvervoer, taxi, taxibus, bustaxi of touringcar;
b. afstand: afstand tussen de woning en de school, gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende begaanbare en veilige weg;
c. begeleider: ouder of persoon die door de ouders wordt ingezet om de leerling tijdens het vervoer te begeleiden;
d. commissie van onderzoek: commissie als bedoeld in artikel 41, tweede lid, van de Wet op de expertisecentra;
e. commissie voor de begeleiding: commissie als bedoeld in artikel 40b van de Wet op de expertisecentra;
f. deskundige: onafhankelijk medisch of pedagogisch deskundige, de school of de in het OOGO bepaalde onafhankelijk deskundige;
g. eigen vervoer: vervoer per eigen motorvoertuig of fiets;
h. gehandicapte leerling: een leerling als bedoeld in dit artikel, die door een structurele lichamelijke, verstandelijke, zintuiglijke of psychische handicap niet, of niet zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik kan maken;
i. inkomen: inkomensgegeven(s) van ouder(s), pleegouder(s), voogd(en), verzorger(s) van de leerling of van de meerjarige en handelingsbekwame leerling als bedoeld in artikel 21, aanhef en onder e, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, in het peiljaar, bedoeld in artikel 4, zevende lid, van de Wet op het primair onderwijs;
j. leerling: leerling die is ingeschreven bij een school als bedoeld in dit artikel;
k. ondersteuningsplan:
    1. voor het primair onderwijs: ondersteuningsplan als bedoeld in artikel 18a, zevende tot en met tiende lid, van de Wet op het primair onderwijs; of
    2. voor het voortgezet onderwijs: ondersteuningsplan als bedoeld in artikel 17a, zevende tot en met tiende lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs;
l. ontwikkelingsperspectief: een voor de leerling van het primair onderwijs, speciaal onderwijs, voortgezet speciaal onderwijs dan wel voortgezet onderwijs vastgesteld plan als bedoeld in artikel 40a van de Wet op het primair onderwijs, artikel 41a van de

Wet op de expertisecentra of artikel 26 van de Wet op het voortgezet onderwijs, dat door het bevoegd gezag en na op overeenstemming gericht overleg met de ouders is opgesteld. Ingeval van het speciaal en voortgezet speciaal onderwijs adviseert hierin de commissie voor de begeleiding dan wel de commissie van onderzoek;

m. OOGO: het Op Overeenstemming Gericht Overleg tussen het samenwerkingsverband en de gemeenten binnen het samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 18a, negende lid, van de Wet op het primair onderwijs en artikel 17a, negende lid, van de Wet op het voorgezet onderwijs;
n. opdc: orthopedagogisch en -didactisch centrum als bedoeld in artikel 17a, lid 10a, van de Wet op het voortgezet onderwijs;
o. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer per bus, trein, metro, tram, veerdienst of auto;
p. opstapplaats: plaats aangewezen door het college, vanaf waar de leerling gebruik kan maken van het vervoer. De opstapplaats bevindt zich op een veilige en beschutte locatie en op een redelijke loopafstand van de woning van de leerling en biedt voldoende ruimte voor een eventuele begeleider;
q. ouders: ouder(s), voogden of verzorgers van de leerling;
r. regionale verwijzingscommissie: commissie als bedoeld in artikel 10g van de Wet op het voortgezet onderwijs;
s. reistijd: totale tijdsduur die ligt tussen het verlaten van de woning en de aanvang van de schooldag volgens de schoolgids, minus maximaal 10 minuten, indien en voor zover de leerling het schoolgebouw met bijbehorend terrein gewoonlijk eerder bereikt dan de schoolgids aangeeft, dan wel de totale tijdsduur die ligt tussen het einde van de schooldag volgens de schoolgids en de aankomst bij de woning, plus een eventuele wachttijd voor het openbaar vervoer of maximaal 10 minuten bij gebruikmaking van aangepast vervoer;
t. samenwerkingsverband:
    1. voor het primair onderwijs: samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 18a, tweede en vijftiende lid, van de Wet op het primair onderwijs; of
    2. voor het speciaal en voortgezet speciaal onderwijs: samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 28a van de Wet op de expertisecentra; of
    3. voor het voortgezet onderwijs: samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 17a, tweede en zestiende lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs;
u. school: de schoollocatie waar de leerling onderwijs volgt. Dit is:
    1. het primair onderwijs: basisschool of speciale school voor basisonderwijs als bedoeld in de Wet op het primair onderwijs;
    2. het speciaal onderwijs: school voor speciaal onderwijs of het speciaal onderwijs binnen een school voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs als bedoeld in de Wet op de expertisecentra;
    3. het voortgezet speciaal onderwijs: school voor voortgezet speciaal onderwijs of voortgezet speciaal onderwijs binnen een school voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs als bedoeld in de Wet op de expertisecentra; of
    4. het voortgezet onderwijs: school voor voortgezet onderwijs als bedoeld in de Wet op het voortgezet onderwijs;
v. schoolsoort: een type onderwijs waarop de leerling is aangewezen. Binnen primair onderwijs, voortgezet onderwijs en speciaal onderwijs worden verschillende schoolsoorten erkend;
w. stage: praktische leertijd in het voortgezet (speciaal) beroepsonderwijs welke is opgenomen in de schoolgids. De stageplaats wordt gezien als schoollocatie;
x. toegankelijke school: school waarop de leerling is aangewezen van de verlangde godsdienstige of levensbeschouwelijke richting dan wel de openbare school;

y. toelaatbaarheidsverklaring: verklaring afgegeven door een samenwerkingsverband voor de toelaatbaarheid van een leerling tot een school voor speciaal (voortgezet)onderwijs;
z. vervoer: openbaar vervoer, aangepast vervoer of eigen vervoer tussen de woning dan wel de opstapplaats en de school dat plaatsvindt in aansluiting op het begin en einde van de schooldag volgens de schoolgids, tenzij de structurele handicap van een leerplichtige leerling die aansluiting onmogelijk maakt;
aa. vervoersvoorziening:
    1. bekostiging van de goedkoopst mogelijke wijze van openbaar vervoer voor de leerling en zo nodig diens begeleider;
    2. aanbieding van aangepast vervoer dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen; of
    3. gehele of gedeeltelijke bekostiging van de door het college noodzakelijk geachte vervoerkosten van de leerling en zo nodig diens begeleider;
bb. woning: plaats waar de leerling structureel en feitelijk verblijft.

Artikel 2. De vervoersvoorziening

1. Ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen zijn verantwoordelijk voor het naar school gaan van hun kinderen. In bepaalde situaties, geregeld in deze verordening, kent het college ouders op aanvraag een vervoersvoorziening toe. Daarbij kan van de ouders een eigen bijdrage gevraagd worden.
2. Indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, wordt de vervoersvoorziening op aanvraag verstrekt aan de leerling en wordt in deze verordening voor ouders gelezen: de leerling.
3. De bepalingen in deze verordening laten onverlet de verantwoordelijkheid van de ouders voor het schoolbezoek van hun kinderen.
4. Een vervoersvoorziening wordt toegekend over de afstand tussen de woning, opvangadres dan wel de opstapplaats en de dichtstbijzijnde toegankelijke school, tenzij vervoer naar een verder weg gelegen school voor de gemeente minder kosten met zich meebrengt en de ouders met het vervoer naar die school schriftelijk instemmen.
5. Een voorziening kan deels worden toegekend en deels worden geweigerd, voor zover aanspraak bestaat voor een deel van het aangevraagde vervoer maar niet voor het geheel. Bijvoorbeeld wanneer de ouders de leerling wel kunnen brengen naar school, maar niet kunnen ophalen van school.
6. Het college betrekt bij de beoordeling van de aanvraag voor een vervoersvoorziening het ondersteuningsplan, zoals dat is vastgesteld door het samenwerkingsverband na overleg met het college.

Artikel 3. Doelstelling

Deze verordening heeft tot doel op basis van een beoordeling op grond van in de verordening bepaalde criteria en op basis van een onderzoek naar de individuele situatie van de leerling een gehele of gedeeltelijke bekostiging toe te kennen aan de ouders voor het goedkoopst passend vervoer van de leerling van de woning dan wel de opstapplaats naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor de leerling en terug met inachtneming van het bepaalde in deze verordening. Het uitgangspunt is dat leerlingen zo zelfstandig mogelijk naar school reizen en dat ouders de leerling zoveel mogelijk zelf brengen en halen.

Artikel 4. Algemene weigeringsgronden

1. Er wordt in ieder geval geen vervoersvoorziening toegekend:
    a. indien er sprake is van een tijdelijke beperking (korter dan drie maanden);
    b. wanneer de afstand van de woning tot de school kleiner is dan zes kilometer, tenzij het gaat om een gehandicapte leerling;

c. ten behoeve van incidenteel vervoer buiten schooltijden dan wel tijdens structureel afwijkende schooltijden die niet zijn aangekondigd in de schoolgids;
d. naar een andere locatie dan woning, opvangadres, opstapplaats, school of stageplaats;
e. indien de ouder geen toestemming aan de gemeente verstrekt om de voor de aanvraag benodigde informatie op te vragen en de ouder de betreffende, door de gemeente gevraagde informatie niet zelf aanlevert binnen de gestelde termijn. Hieronder valt ook een weigering om de leerling desgevraagd medisch te laten keuren;

2. Er wordt in ieder geval geen voorziening voor aangepast vervoer toegekend:
   a. voor zover de ouders aan de werkgever kunnen vragen om aanpassing van werktijden, zodanig dat iedere ouder op tenminste twee momenten in de week zelf één of meerdere kinderen kan brengen en halen;
   b. indien de leerling in de twaalf maanden voorafgaand aan het moment van de aanvraag tweemaal de toegang tot het aangepast vervoer is ontzegd wegens het gedrag van de leerling of het gezin in en rond het voertuig.
3. Het college kan nadere regels stellen over de genoemde weigeringsgronden.

Artikel 5. OOGO met het samenwerkingsverband

1. Het college neemt het leerlingenvervoer op als vast agendapunt in het OOGO met het samenwerkingsverband. Dit zijn ten minste de samenwerkingsverbanden voor primair onderwijs en voor voorgezet (speciaal) onderwijs in de Zaanstreek.
2. Het college spant zich in om in het OOGO met het samenwerkingsverband afspraken te maken over:
   a. de spreiding van het onderwijsaanbod binnen het samenwerkingsverband en de vervoersmogelijkheden die hieruit voortvloeien;
   b. de deskundige die het college adviseert over de vervoersmogelijkheden van een leerling en het proces dat hierbij gevolgd wordt. De deskundige betrekt in zijn advies de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling als bedoeld in artikel 7;
   c. de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de verwijzing van de leerling naar de voor hem best passende school met dien verstande, dat slechts een vervoersvoorziening door het college wordt verstrekt naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school;
   d. de wijze waarop scholen ondersteund kunnen worden in hun informatievoorziening over het leerlingenvervoer aan ouders;
   e. de wijze waarop vorm wordt gegeven aan een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de vervoerskosten te beheersen;
   f. de invulling en frequentie van een overleg als bedoeld in het derde lid.
3. Het college organiseert periodiek een uitvoerend overleg met het samenwerkingsverband. In dit overleg worden de volgende onderwerpen besproken:
   a. de ontwikkelingen in het onderwijs, het gemeentelijk beleid leerlingenvervoer en het samenwerkingsverband;
   b. de wijze waarop situaties als genoemd in artikel 12, vierde lid, kunnen worden voorkomen, dan wel op te heffen en dit onderwijs bij de dichtstbijzijnde school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen, aangeboden kan worden;
   c. het maken van afspraken over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan het vervoersontwikkelingsplan genoemd in artikel 7, vijfde lid.

§ 2 Aanvraag van de vervoersvoorziening

Artikel 6. Aanvraagprocedure

1. Een aanvraag voor een vervoersvoorziening wordt gedaan in de gemeente waar de leerling zijn woning heeft, door indiening bij het college van een volledig ingevuld en

door de ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling ondertekend formulier, voorzien van de op het formulier vermelde gegevens.
2. Indien dit voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk is, kan het college de ouders verzoeken aanvullende gegevens te verstrekken.
3. De gegevens voortvloeiend uit de aanvraag voor een vervoersvoorziening worden slechts gebruikt om de aanvraag te kunnen beoordelen en uitvoering te kunnen geven aan de vervoersvoorziening voor de leerling.
4. Het college besluit over de aanvraag binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag voor een vervoersvoorziening.
5. Het college kan het in het vorige lid bedoelde besluitvormingstermijn met ten hoogste vier weken verdagen. Het college stelt de aanvrager hiervan schriftelijk in kennis.
6. Indien een vervoersvoorziening wordt toegekend geldt deze:
    a. wanneer het een bekostiging betreft, met ingang van de door de ouders verzochte datum, met dien verstande dat de datum niet ligt vóór de datum van ontvangst van de aanvraag;
    b. wanneer het aanbieding van aangepast vervoer betreft, met ingang van een datum die zo mogelijk aansluit bij de door de ouders verzochte datum.

Artikel 7. Gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij de aanvraag

1. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een vervoersvoorziening voor de leerling en eventueel een begeleider, wordt rekening gehouden met de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling en die van het gezin.
2. Het college kan bij een eerste aanvraag in een gesprek, met de ouders, desgewenst de leerling en een deskundige, de noodzakelijk te achten vervoersvoorziening onderzoeken als bedoeld in de onderzoeksfase.
3. Bij gewijzigde omstandigheden kan het gesprek als bedoeld in het tweede lid opnieuw plaatsvinden.
4. Het college betrekt in het gesprek tenminste de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling en de dichtstbijzijnde toegankelijke school als bedoeld in artikel 12.
5. Wanneer de leerling de leeftijd van negen jaar bereikt, kan het college in overleg met de ouders, desgewenst de leerling en in samenhang met het ontwikkelingsperspectief een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan opstellen, waarin de weg naar zelfstandig reizen naar school wordt beschreven alsmede de mogelijkheden van de leerling. Dit plan maakt onderdeel uit van het besluit.
6. In het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan kan het college ondersteuning bieden om de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling te bevorderen.

Artikel 8. Onderzoek

1. Het college betrekt bij de beoordeling van de aanvraag voor leerlingenvervoer zo nodig adviezen van deskundigen alsmede andere relevante informatie die voor de beoordeling van die aanvraag van belang is.
2. Het college betrekt bij de beoordeling van de aanvraag afspraken die met ouders zijn gemaakt in het kader van eerder toegekende voorzieningen, inclusief informatie over de naleving van deze afspraken.
3. Indien dit voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk is, kan het college een medische of orthopedagogische verklaring opvragen. Ouders zijn verplicht hieraan mee te werken. Het college kan hierover nadere regels stellen.
4. Het college kan met betrekking tot adviezen van deskundigen en andere relevante informatie nadere regels stellen over:
    a. de onderwerpen waarover de adviezen en informatie worden betrokken;
    b. de personen en organisaties waarbij de adviezen en informatie worden betrokken;
    c. de van ouders en de leerling vereiste inspanningen in het kader van het verwerven van de benodigde informatie;

d. de wijze waarop de adviezen en informatie worden betrokken in de beoordeling van de aanvraag;
e. het opvragen van de adviezen en informatie door gemeente dan wel door ouders zelf.

Artikel 9. Algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening

1. Ten behoeve van het schoolbezoek kent het college aan de ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag een vervoersvoorziening toe met inachtneming van het bepaalde in deze verordening.
2. Indien het college toepassing geeft aan het eerste lid, verlangt zij van de ouders aan wie slechts een gedeeltelijke bekostiging van de vervoerskosten toekomt, betaling van een bijdrage tot ten hoogste het bedrag dat de ouders volgens het bepaalde in deze verordening moeten bijdragen aan de kosten van het vervoer. Weigering tot of nalatigheid in de betaling van de in de vorige volzin bedoelde bijdrage doet de aanspraak op de vervoersvoorziening vervallen.
3. De bepalingen in deze verordening laten onverlet de verantwoordelijkheid van de ouders voor het schoolbezoek van hun kinderen.
4. Indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, wordt de vervoersvoorziening op aanvraag verstrekt aan de leerling.
5. Het college bepaalt bij de toekenning van de vervoersvoorziening de wijze en het tijdstip van de verstrekking dan wel de uitbetaling.
6. Het college kan aan de toekenning van een vervoersvoorziening nadere voorwaarden verbinden.
7. Het college verstrekt een vervoersvoorziening voor het vervoer van de leerling van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school en terug.
8. Het college kan ten behoeve van de uitvoering van deze verordening nadere regels stellen.
9. Het college kan bij de beoordeling van de aanvraag van een vervoersvoorziening het ondersteuningsplan betrekken, zoals dat is vastgesteld door het samenwerkingsverband na overleg met het college.

Artikel 10. Duur van de voorziening

De voorziening wordt in beginsel toegekend voor de duur van maximaal één schooljaar. Een meerjarige voorziening kan worden verstrekt wanneer door ouders ten behoeve van het college genoeglijk wordt aangetoond dat er in de betreffende meerjarige periode van de leerling en het gezin geen ontwikkeling naar meer zelfredzaamheid verwacht kan worden. Het college kan nadere regels stellen over meerjarige voorzieningen.

Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening

1. De ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling zijn verplicht wijzigingen, die van invloed kunnen zijn op de toegekende vervoersvoorziening, onder vermelding van de datum van wijziging, onverwijld schriftelijk mede te delen aan het college.
2. Indien sprake is van een wijziging die van invloed is op de toegekende vervoersvoorziening, vervalt de aanspraak daarop en kent het college al dan niet opnieuw een vervoersvoorziening toe.
3. Indien de ouders of meerderjarige en handelingsbekwame leerling niet voldoen aan het bepaalde in het eerste lid, en het college een wijziging als bedoeld in het tweede lid vaststelt, waardoor blijkt dat ten onrechte een vervoersvoorziening is verstrekt, vervalt de aanspraak op de vervoersvoorziening terstond en kent het college al dan niet opnieuw een vervoersvoorziening toe. Het college deelt zijn besluit schriftelijk mee aan de ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling.
4. Het college kan een besluit als bedoeld in deze verordening herzien, opschorten dan wel intrekken, als het college vaststelt dat:

a. niet of niet meer is of wordt voldaan aan de voorwaarden en verplichtingen gesteld bij of krachtens deze verordening;
b. beschikt is op grond van gegevens waarvan gebleken is dat die gegevens zodanig onjuist waren dat, waren de juiste gegevens bekend geweest, een ander besluit zou zijn genomen;
c. de verstrekte vervoersvoorziening niet meer de meest passende vervoersvoorziening is;
d. sprake is van onaanvaardbaar wangedrag door de leerling gedurende het verblijf in het aangepast vervoer; of
e. het vervoeren van de leerling leidt tot een onveilige situatie in het aangepast vervoer.

5. De verantwoordelijkheid voor het gedrag van de minderjarige leerling gedurende het verblijf van de leerling in het aangepaste vervoer berust bij de ouders.
6. Ten onrechte genoten bekostiging kan van de ouder(s) of meerjarige en handelingsbekwame leerling worden teruggevorderd, dan wel worden verrekend bij een eventuele nieuw verstrekte vervoersvoorziening.

§ 3 Beoordelingsfase: beoordeling van de aanspraak op vervoersvoorziening

Artikel 12. Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school

1. Een vervoersvoorziening wordt toegekend over de afstand tussen de woning dan wel de opstapplaats en de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school, tenzij vervoer naar een verder weggelegen school voor de gemeente minder kosten met zich mee zou brengen en de ouders met het vervoer naar die school schriftelijk instemmen.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, ontstaat niet eerder een aanspraak op een vervoersvoorziening dan dat de ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling de keuze voor de toegankelijke school schriftelijk hebben gemeld.
3. Met inachtneming van het bepaalde in de voorgaande leden wordt eveneens een vervoersvoorziening verstrekt over de afstand tussen de woning of de opstapplaats en:
    a. de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband van de basisschool waarvan de leerling afkomstig is; of
    b. een andere speciale school voor basisonderwijs in het onder a bedoelde samenwerkingsverband, als het vervoer naar die school voor de gemeente minder kosten met zich mee zou brengen dan het vervoer naar de speciale school voor basisonderwijs als bedoeld onder a.
4. Als de ouders vanwege een specifieke onderwijskundige behoefte van de leerling een vervoersvoorziening aanvragen naar een school op een grotere afstand, dan de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen, wordt deze slechts toegekend als is voldaan aan de volgende voorwaarden:
    a. aan het college is door de ouders genoegzaam aangetoond wat de specifieke en noodzakelijke onderwijskundige onderwijsbehoefte van de leerling is;
    b. aan het college is door de ouders genoegzaam aangetoond dat de dichtstbijzijnde school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen niet toegankelijk is vanwege het niet kunnen bieden van het noodzakelijke specifieke onderwijsaanbod*;* en
    c. in het OOGO zijn afspraken gemaakt over de deskundige en is overleg gevoerd over het aanbod voor onderwijs bij de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen als bedoeld in artikel 5, derde lid, aanhef en onder b.

Artikel 13. Afstandsgrens

1. Een vervoersvoorziening wordt toegekend als de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor:
    a. basisonderwijs als bedoeld in de Wet op het primair onderwijs meer bedraagt dan zes kilometer;
    b. speciale basisonderwijs als bedoeld in de Wet op het primair onderwijs meer bedraagt dan zes kilometer; of
    c. speciaal onderwijs meer bedraagt dan zes kilometer.
2. In afwijking van het eerste lid wordt geen afstandsgrens gehanteerd wanneer aan het college genoegzaam is aangetoond dat het een gehandicapte leerling betreft. Zo nodig kan het college hierover advies vragen aan een onafhankelijk medisch deskundige. De deskundige betrekt in zijn advies de mogelijkheden van de gehandicapte leerling om zelfstandig, al dan niet met begeleiding, met de fiets of het openbaar vervoer te reizen.

Artikel 14. Aanwijzing opstapplaats

1. Het college kan bij het verstrekken van aangepast vervoer een opstapplaats aanwijzen van waaruit de leerling gebruik maakt van de vervoersvoorziening.
2. De ouders dragen er zorg voor dat de leerling naar en op de opstapplaats wordt begeleid als dit noodzakelijk is.
3. Het college wijst geen opstapplaats aan als door de ouders wordt aangetoond dat begeleiding van de leerling door henzelf of anderen onmogelijk is dan wel tot ernstige benadeling van het gezin zal leiden en een andere oplossing niet mogelijk is.
4. Het college wijst (tijdelijk) geen opstapplaats aan als het gebruik van een opstapplaats leidt tot hogere kosten dan aangepast vervoer vanaf de woning van de leerling.

Artikel 15. Peildatum leeftijd leerling

Voor het verstrekken van een vervoersvoorziening op basis van artikel 23 is de leeftijd van de leerling op 1 augustus van het schooljaar waarop de vervoersvoorziening betrekking heeft bepalend.

Artikel 16. Andere vergoedingen

De aanspraak op een toelage, voor zover die voor de betreffende leerling betrekking heeft op de reiskosten, wordt op een bekostiging in mindering gebracht, dan wel als eigen bijdrage in rekening gebracht.

Artikel 17. Schooltijden en wachttijden

1. Bekostiging van het aangepast vervoer vindt plaats op standaard schooldagen en schooltijden, zoals deze zijn opgenomen in de schoolgids van de school die de leerling bezoekt.
2. Ingeval er binnen een school sprake is van verschillende lesroosters binnen de vaste schooltijden, kan het college besluiten met de inzet van het aangepaste vervoer een wachttijd aan te houden van één of meerdere lesuren, om zodoende aan te sluiten op het reguliere leerlingenvervoer.
3. Het aangepast vervoer op schooldagen en schooltijden die afwijken van de in de schoolgids genoemde dagen en tijden wordt niet bekostigd, tenzij de ouders bewijs overleggen waaruit blijkt dat de structurele handicap van een leerplichtige leerling de aansluiting op de standaard schooltijden onmogelijk maakt.

Artikel 18. Tijdelijk verblijf buiten de gemeente

1. Het college kan een tijdelijke vervoersvoorziening voor een periode van maximaal zes weken toekennen aan de ouders van een leerling, die als gevolg van een crisissituatie tijdelijk buiten de gemeente verblijft, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a. de leerling blijft zijn eigen school bezoeken;
b. in de periode, voorafgaand aan het tijdelijke verblijf buiten de gemeente, is een vervoersvoorziening toegekend op grond van deze verordening; en
c. de intentie bestaat dat de leerling terugkeert naar de oorspronkelijke gemeente.

2. Het besluit waarin de vervoersvoorziening is toegekend voorafgaand aan een tijdelijke vervoersvoorziening wordt opgeschort met ingang van de datum van tijdelijk verblijf buiten de gemeente en herleeft weer zodra de leerling terugkeert in de gemeente, tenzij de geldigheidsduur van dit besluit is verstreken.

Artikel 19. Vervoersvoorziening naar stageadres

1. Als er al aanspraak bestaat op een vervoersvoorziening naar een school voor voortgezet speciaal onderwijs of een school voor voortgezet onderwijs kan op verzoek een vervoersvoorziening worden toegekend voor het vervoer naar een stageadres. Hiervoor wordt een afzonderlijke aanvraag ingediend.
2. In afwijking van het bepaalde in artikel 6, eerste lid, kan een aanvraag voor stagevervoer bovendien door de school voor voortgezet speciaal onderwijs of de school voor voortgezet onderwijs gedaan worden.
3. De vervoersvoorziening naar een stageadres wordt slechts toegekend als er wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
    a. de stage is onderdeel van het onderwijsprogramma zoals opgenomen in de schoolgids van de school of in het stagecontract;
    b. de stagetijden komen overeen met de reguliere schooltijden;
    c. de stage vindt plaats op één stageadres; en
    d. het stageadres is gelegen op de route van de woning dan wel de opstapplaats naar de school. Als wordt aangetoond dat dit niet mogelijk is, dan kan het stageadres gelegen zijn binnen een door het college te bepalen maximale straal van de woning of de school.
4. Een vervoersvoorziening wordt slechts toegekend over de afstand tussen de woning van de leerling dan wel de opstapplaats en het dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke stageadres.
5. Het college kan het stagecontract opvragen.

Artikel 20. Vervoersvoorziening van en naar opvangadres

1. Op verzoek kan een vervoersvoorziening worden toegekend voor het vervoer tussen school en een opvangadres vóór en/of na schooltijd, anders dan het woonadres.
2. Het vervoer van of naar een opvangadres komt in de plaats van het vervoer vanaf school naar het woonadres en/of van het woonadres naar school. Indien wordt gekozen voor vervoer naar of van het opvangadres, dan zijn de ouders verantwoordelijk voor het vervoer tussen opvangadres en het woonadres.
3. De vervoersvoorziening van en naar het opvangadres wordt slechts toegekend indien er wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
4. de leerling bezoekt een basisschool, speciale school voor basisonderwijs of een school voor speciaal (voortgezet) onderwijs;
    a. de leerling heeft een vervoersvoorziening voor aangepast vervoer;
    b. het betreft maximaal twee opvangadressen per schooljaar, waarbij geldt maximaal één opvangadres vóór schooltijd en één extra adres na schooltijd;
    c. het opvangadres ligt binnen de gemeentegrens van de gemeente Wormerland;
    d. het vervoer vindt plaats in aansluiting op de reguliere begin- of eindtijd van de school volgens de schoolgids;
    e. de leerling bezoekt het opvangadres op vaste dagen en tijden;
    f. op de locatie is iemand aanwezig die de verantwoordelijkheid draagt voor de leerling vanaf het moment dat de leerling het vervoer verlaat.

5. Bij een voorziening voor aangepast vervoer naar opvangadres geldt een norm voor de maximale reistijd in het voertuig van 90 minuten. Het college kan nadere regels stellen over de maximale reistijd in specifieke situaties.
6. Indien het vervoer naar het opvangadres leidt tot individueel vervoer of om andere redenen leidt tot hogere kosten dan vervoer naar het woonadres behoudt het college zich het recht voor om geen vervoersvoorziening toe te kennen voor het vervoer naar het opvangadres.

§ 4 Onderzoeksfase: verstrekking aard en omvang van de vervoersvoorziening

Artikel 21. Verstrekking van de vervoersvoorziening

1. Het college betrekt bij de verstrekking van de vervoersvoorziening het eventuele persoonlijk vervoersontwikkelingsplan of vervoersadviezen van deskundigen die voor de onderzoekfase van belang zijn.
2. Als begeleiding in het vervoer vereist is, vergoedt het college geen andere kosten dan de vervoerskosten die verbonden zijn aan de begeleiding van de leerling in het vervoer.

Artikel 22. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer en vervoer per fiets

1. Indien voldaan is aan de afstandsgrens genoemd in artikel 13, eerste lid, verstrekt het college aan de ouders van de leerling die een school voor primair onderwijs of (voortgezet) speciaal onderwijs bezoekt bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer (OV).
2. Indien aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in het eerste lid en de leerling naar het oordeel van het college, al dan niet onder begeleiding, gebruik kan maken van het vervoer per fiets, verstrekt het college de ouders bekostiging op basis van de kosten van het vervoer per fiets.
3. De OV vergoeding wordt berekend m.b.v. de website 9292.nl, waarbij gekeken wordt naar de goedkoopste mogelijke wijze van openbaar vervoer.
4. De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer gemeten langs de (kortste) fietsroute conform ANWB routeplanner.

Artikel 23. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer of vervoer per fiets ten behoeve van een begeleider

1. Het college verstrekt aan de ouders van de leerling, die een school bezoekt bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer of vervoer per fiets van de leerling en een begeleider van de leerling als:
    a. voldaan is aan de afstandsgrens genoemd in artikel 13, eerste lid, de leerling jonger dan negen jaar is en door de ouders ten behoeve van het college genoegzaam wordt aangetoond dat de leerling niet in staat is zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik te maken; of
    b. de gehandicapte leerling.
2. De OV vergoeding wordt berekend m.b.v. de website 9292.nl, waarbij gekeken wordt naar de goedkoopste mogelijke wijze van openbaar vervoer.
3. De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer gemeten langs de (kortste) fietsroute conform ANWB routeplanner.
4. Indien een begeleider meer dan één leerling tegelijk begeleidt, komen slechts de kosten van het vervoer ten behoeve van één begeleider voor bekostiging in aanmerking.

Artikel 24. Vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer

1. Het college verstrekt een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer aan de ouders van de leerling die een school bezoekt, indien:
    a. aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in de artikelen 22 of 23 en de leerling met gebruikmaking van openbaar vervoer naar school of terug, meer

dan anderhalf uur onderweg is en de reistijd met aangepast vervoer tot 50% of minder van de reistijd per openbaar vervoer kan worden teruggebracht;
   b. aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in de artikelen 22 of 23 en openbaar vervoer ontbreekt, tenzij de leerling naar het oordeel van het college al dan niet onder begeleiding gebruik kan maken van het vervoer per fiets;
   c. aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in artikel 23 en door de ouders ten behoeve van het college genoegzaam wordt aangetoond dat begeleiding van de leerling door henzelf of anderen onmogelijk is dan wel tot ernstige benadeling van het gezin zal leiden en een andere oplossing niet mogelijk is; of
   d. de leerling, naar het oordeel van het college, ook niet onder begeleiding in staat is van het openbaar vervoer gebruik te maken.
2. Indien begeleiding in het aangepast vervoer vereist is, vergoedt het college geen andere kosten dan de vervoerskosten welke verbonden zijn aan de begeleiding van de leerling in het aangepast vervoer.

Artikel 25. Bekostiging op basis van de kosten van eigen vervoer

1. Indien aanspraak bestaat op een vervoersvoorziening, kan het college de ouders vragen of op aanvraag toestaan één of meer leerlingen zelf te vervoeren of te laten vervoeren.
2. Indien toestemming ingevolge het eerste lid aan de ouders is verleend, bekostigt het college aan de ouders die een leerling zelf vervoeren, dan wel laten vervoeren:
   a. een bedrag op basis van de kosten van het vervoer per fiets voor de leerling zonder begeleiding, als aanspraak zou bestaan op bekostiging op basis van de kosten van het vervoer per fiets al dan niet met begeleiding. De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer gemeten langs de (kortste) fietsroute conform ANWB routeplanner.
   b. een bedrag op basis van de kosten van het openbaar vervoer voor de leerling zonder begeleiding, als aanspraak zou bestaan op bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer al dan niet met begeleiding; of
   c. een bedrag op basis van een kilometervergoeding voor de auto, als aanspraak zou bestaan op een voorziening in de vorm van aangepast vervoer, behoudens het bepaalde in het vierde lid. Deze vergoeding bedraagt het belastingvrije kilometerbedrag per kilometer.
3. Indien toestemming ingevolge het eerste lid aan de ouders is verleend, bekostigt het college aan de ouders die meer dan een leerling tegelijk zelf vervoeren, dan wel laten vervoeren, een bedrag op basis van een kilometervergoeding voor de auto, behoudens het bepaalde in het vierde lid.
4. Aan de ouders die een of meer leerlingen laten vervoeren door andere ouders die van gemeentewege voor het vervoer van een of meer leerlingen bekostiging ontvangen, wordt door het college geen bekostiging verstrekt.

Artikel 26. Bekostiging andere passende voorziening

1. Indien aanspraak bestaat op bekostiging van de vervoerskosten, kan het college na overleg met de ouders, een bekostiging verstrekken voor een andere passende voorziening, die goedkoper is dan de bekostiging van de vervoerskosten.
2. Bij het bepalen of de voorziening goedkoper is dan of gelijk is aan de kosten van het openbaar vervoer, kunnen de kosten van het openbaar vervoer over een periode van maximaal drie jaar cumulatief gerekend worden, voor zover aannemelijk is dat ouders in die periode voor de leerling aanspraak zullen hebben op een vervoersvoorziening.
3. Wordt een andere passende voorziening toegekend op basis van voordeligheid over een periode langer dan een jaar, dan kunnen ouders gedurende dezelfde periode geen aanspraak meer maken op een andere vervoersvoorziening, tenzij sprake is van onvoorziene gewijzigde omstandigheden.

4. Het college stelt nadere regels over het verstrekken van een andere passende voorziening.

Artikel 27. Vervoersvoorziening voor weekeinde en vakantie

1. Met inachtneming van artikel 12 kent het college desgewenst een vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie toe aan de in de gemeente wonende ouders van de leerling die, met het oog op het volgen van voor hem passend speciaal onderwijs of voortgezet speciaal onderwijs in een internaat of pleeggezin verblijft.
2. Het college kent aan de ouders een vervoersvoorziening toe voor het weekeindevervoer van de leerling voor de, eenmaal per weekeinde gemaakte, reis van het internaat of het pleeggezin waar de leerling verblijft, naar de woning van de ouders en terug, voor zover de weekeinden niet vallen binnen de in het tweede lid bedoelde schoolvakanties.
3. Het college kent aan de ouders een vervoersvoorziening toe voor het vakantievervoer van de leerling voor de, eenmaal per schoolvakantie van twee dagen of meer, gemaakte reis van het internaat of het pleeggezin waar de leerling verblijft, naar de woning van de ouders en terug, voor zover de vakantie voorkomt in de schoolgids van de school die de leerling bezoekt.
4. Artikel 24, eerste lid, aanhef en onder a, is niet van toepassing.

Artikel 28. Eigen bijdrage in de vorm van een drempelbedrag

1. Aan de ouders van een leerling die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs, zoals bedoeld in de Wet op het primair onderwijs bezoekt, van wie het inkomen tezamen meer bedraagt dan € 27.000,- wordt slechts bekostiging verstrekt voor zover de kosten van het vervoer van die leerling de kosten van het openbaar vervoer over de in artikel 13 bepaalde afstand te boven gaan.
2. In geval het college in plaats van bekostiging in geld toe te kennen het vervoer zelf verzorgt dan wel doet verzorgen, betalen de ouders van een leerling die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs bezoekt, per leerling per schooljaar een eigen bijdrage die gelijk is aan de kosten van het openbaar vervoer over de in artikel 13 bepaalde afstand, indien het inkomen van de ouders meer bedraagt dan € 27.000,- , tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer.
3. De kosten voor openbaar vervoer, genoemd in het eerste en tweede lid, betreffen de kosten van openbaar vervoer die bij gebruik van de OV-chipkaart of een andere binnen de gemeente geldende OV-betaalmogelijkheid voor de in artikel 9 bepaalde afstand redelijkerwijs zouden worden gemaakt, ongeacht de aanwezigheid van openbaar vervoer of het daadwerkelijk gebruik ervan. Bij het bepalen van de kosten wordt rekening gehouden met de kortingen die voor de leerling binnen het systeem kunnen gelden.
4. Het inkomensbedrag van € 27.000,- genoemd in het eerste en tweede lid, wordt met ingang van 1 januari 2022 jaarlijks aangepast aan de wijziging die het indexcijfer van de regelingslonen van volwassen werknemers heeft ondergaan ten opzichte van het voorafgaande jaar en rekenkundig afgerond op een veelvoud van € 450,-. Het aangepaste bedrag treedt in plaats van het in het eerste en tweede lid genoemde bedrag van € 27.000,-.
5. Het eerste tot en met het vierde lid zijn niet van toepassing op gehandicapte leerlingen.

Artikel 29. Eigen bijdrage in de vorm van een draagkrachtafhankelijke bijdrage

1. Indien de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor basisonderwijs (zoals bedoeld in de Wet op het primair onderwijs) meer dan 20 km bedraagt, betalen de ouders een van de financiële draagkrachtafhankelijke bijdrage tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer.

2. In geval het college in plaats van bekostiging in geld toe te kennen het vervoer zelf verzorgt dan wel doet verzorgen, en de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor basisonderwijs meer dan 20 km bedraagt, betalen de ouders een van de financiële draagkrachtafhankelijke bijdrage tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer.
3. De hoogte van het bedrag als bedoeld in het eerste lid en de bijdrage als bedoeld in het tweede lid worden berekend per gezin en zijn afhankelijk van de hoogte van het inkomen van de ouders. Zij bedragen:

Inkomen in euro's	*Eigen bijdragen in euro's*
0 - 35.500	Nihil
35.500 - 42.000	150
42.000 - 48.500	630
48.500 - 55.000	1180
55.000 - 62.500	1725
62.500 - 69.000	2270
69.000 en verder	Voor elke extra € 5.500: € 560 erbij

4. De inkomensbedragen, genoemd in het derde lid, worden met jaarlijks, met ingang van 1 januari 2022 aangepast aan de wijziging die het indexcijfer van de regelingslonen van volwassen werknemers heeft ondergaan ten opzichte van 1 januari van het voorafgaande jaar, en rekenkundig afgerond op een veelvoud van € 500,-.
5. De bedragen van de eigen bijdrage, bedoeld in het derde lid, worden met jaarlijks, met ingang van ieder per kalenderjaar aangepast aan de wijziging die het consumentenprijsindexcijfer van de reeks alle huishoudens op het onderdeel vervoersdiensten heeft ondergaan ten opzichte van 1 januari van het voorafgaande jaar, en rekenkundig afgerond op een veelvoud van € 5,-.
6. Dit artikel is niet van toepassing op gehandicapte leerlingen.

§ 5 Slotbepalingen

Artikel 30. Beslissing college in gevallen waarin de regeling niet voorziet
In gevallen, de uitvoering van het leerlingenvervoer betreffende, waarin deze verordening niet voorziet, beslist het college.

Artikel 31. Afwijken van bepalingen
Het college kan in bijzondere gevallen, het vervoer voor onderwijs aangaande, ten gunste van de ouders afwijken van de bepalingen in deze verordening, zo nodig na advies te hebben gevraagd aan deskundigen.

Artikel 32. Overgangsbepalingen
1. Deze verordening is van toepassing op vervoersaanvragen die zijn ingediend na de inwerkingtreding van deze verordening.
2. De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 blijft van toepassing op vervoersaanvragen die betrekking hebben op het schooljaar 2021/2022.

Artikel 33. Intrekking oude regeling
De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 wordt ingetrokken.

Artikel 34. Inwerkingtreding en citeertitel
1. Deze verordening treedt in werking op 1 maart 2022.
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 8 februari 2022.

de griffier,	de voorzitter,
I.P. Vrolijk	A.J. Michel-de Jong

Toelichting

Algemeen
Ieder kind heeft recht op passend onderwijs. In sommige gevallen is de afstand naar de school groot, of kan het kind wegens zijn structurele handicap niet zelfstandig naar school. Ouders kunnen dan een beroep doen op de Verordening bekostiging leerlingenvervoer.

Wettelijke plicht
De raad heeft de wettelijke plicht een regeling vast te stellen voor het leerlingenvervoer. In artikel 4,eerste lid, van de Wet op het primair onderwijs (hierna: WPO), artikel 4, eerste lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs (hierna: WVO) en artikel 4, eerste lid, van de Wet op de expertisecentra (hierna: WEC), heet het ‘de bekostiging van de door het college noodzakelijk te achten vervoerskosten ten behoeve van het schoolbezoek’. Het gaat hierbij zowel om scholen voor basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, (voortgezet) speciaal onderwijs en regulier voortgezet onderwijs die zijn aangesloten bij samenwerkingsverbanden primair of voortgezet onderwijs, als om instellingen voor cluster 1 en cluster 2.

De Verordening bekostiging leerlingenvervoer geeft uitvoering aan de taakstelling van de gemeentebesturen.

Naast voorschriften voor de wijze waarop ouders de aanvraag kunnen indienen, bevat deze verordening criteria aan de hand waarvan ouders aanspraak kunnen maken op een vervoersvoorziening. Uitgangspunt daarbij is dat de verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek van de leerling bij de ouders blijft.

De Verordening bekostiging leerlingenvervoer is zodanig opgebouwd, dat eerst het recht op een vergoeding wordt vastgesteld, waarna onderzocht wordt welke vergoeding wordt verstrekt.

Vervoersvoorziening
In de Verordening bekostiging leerlingenvervoer wordt het begrip ‘vervoersvoorziening’ gehanteerd. Dat houdt in dat er niet altijd sprake is van een kostendekkende betaling. Zo is ook een voorziening mogelijk in de vorm aangepast vervoer, dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen. Het college van burgemeester en wethouder (hierna: het college) bepaalt in welke vorm de voorziening wordt verstrekt. Het vervoer dient echter te allen tijde passend te zijn.

Eerste uitgangspunt van de regeling is dat de leerling zelfstandig naar school reist met de fiets, met openbaar vervoer of op andere wijze. Afhankelijk van afstand en andere omstandigheden kan daarbij wel of niet recht bestaan op een vergoeding.

Tweede uitgangspunt van de regeling is dat ouders de leerling zoveel mogelijk zelf brengen en halen, of hiervoor iemand anders inschakelen (andere gezinsleden, opa en oma, etc). Afhankelijk van afstand, vervoerwijze en andere omstandigheden kan hierbij recht op een vergoeding bestaan.

Vaak kunnen ouders vanwege hun werk de leerling niet vijf dagen per week zelf brengen en halen, maar wel één of twee dagen. Ouders vragen dan een voorziening aan voor het deel van het vervoer dat zij niet zelf kunnen organiseren.

Derde uitgangspunt van de regeling is dat kinderen continu groeien en leren en dat iets wat vorig jaar niet mogelijk was, dit jaar misschien wel lukt. Kinderen die eenmaal zelfstandig leren reizen bloeien vaak ook in andere opzichten op. De gemeente wil dit zoveel mogelijk stimuleren.

Om hieraan passende aandacht te geven kan de gemeente met ouders en leerling een ‘gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid’ organiseren, waarin mogelijkheden worden besproken, ondersteuning wordt aangeboden en afspraken worden gemaakt. Daarnaast heeft het uitgangspunt van zelfstandig reizen ook aandacht in de samenwerking met het onderwijs.

Artikelsgewijze toelichting

Enkel die bepalingen die verdere toelichting behoeven, worden hieronder nader behandeld.

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

Afstand
De afstand dient consequent te worden gemeten. Er wordt voor elke afstand eenzelfde, professionele routeplanner gehanteerd. Het verdient aanbeveling de ouders bij de aanvraag te informeren over de wijze waarop de afstand wordt gemeten.

Begeleider
Wanneer een leerling begeleiding nodig heeft tijdens het vervoer, is dat een verantwoordelijkheid van de ouders. Zij zijn en blijven verantwoordelijk voor de schoolgang van hun kind. Werk van ouders of anderszins ontslaat ouders niet van deze verantwoordelijkheid. Wanneer ouders zelf niet in staat zijn om begeleiding te bieden, is het hun verantwoordelijkheid iemand te zoeken, die deze taak van hen hetzij tijdelijk en/of deeltijds overnemen.

Gehandicapte leerling
Een leerling die door een structurele lichamelijke, verstandelijke, zintuiglijke of psychische handicap niet of niet zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik kan maken, wordt aangemerkt als een gehandicapte leerling in de zin van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer.

Wanneer een leerling, ondanks zijn handicap wél zelf kan reizen met het openbaar vervoer, is deze inde zin van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer géén gehandicapte leerling. De beperking die de leerling door de handicap ervaart moet structureel van aard zijn, in ieder geval langer dan drie maanden duren. Wanneer de beperking met medicijnen te verbeteren is, is er geen sprake van een beperking in de zin van deze verordening. Van een beperking in deze verordening is dus alleen sprake wanneer deze structureel en niet behandelbaar is.

Inkomen
Als peiljaar voor het inkomen moet op grond van de WPO (artikel 4, zevende lid) worden aangemerkt het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin het schooljaar waarvoor bekostiging van de vervoerskosten wordt gevraagd, begint. Bepalend is het verzamelinkomen van het huishouden waarin de leerling leeft, dat af te lezen is van de aanslag inkomstenbelasting. Bij het ontbreken van een aanslag inkomstenbelasting wordt uitgegaan van het bij de Belastingdienst geregistreerde inkomen. Bij het opvragen van de Inkomstenbelastingverklaring vermeldt de Belastingdienst het bij de Belastingdienst geregistreerde inkomen, dan wel het verzamelinkomen ingeval er aangifte is gedaan.

Leerling
Voor basisscholen en speciale scholen voor basisonderwijs geldt dat kinderen de leeftijd van vier jaar moeten hebben bereikt om als leerling te worden toegelaten (artikel 39, eerste lid, van de WPO). In het derde lid van artikel 39 van de WPO is bepaald dat kinderen vanaf drie

jaar en tien maanden ten hoogste vijf dagen (schoolgewenningsdagen) de basisschool mogen bezoeken. Deze kinderen zijn echter geen leerlingen in de zin van de wet, en de ouders kunnen dan ook geen aanspraak maken op een vervoersvoorziening.

Voor het (voortgezet) speciaal en voortgezet onderwijs geldt dat ouders van leerlingen die zijn toegelaten tot scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs of voortgezet onderwijs aanspraak kunnen maken op een vervoersvoorziening indien wordt voldaan aan de voorwaarden van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer. De leeftijd van de leerling is hierbij niet van belang.

Een belangrijke uitzondering vormen leerlingen die rijdende scholen bezoeken voor kinderen van kermisexploitanten of van circusmedewerkers (Titel B van het Besluit trekkende bevolking WPO). Ouders van leerlingen die deze scholen bezoeken kunnen geen aanspraak maken op een vervoersvoorziening. De kosten voor noodzakelijk vervoer van deze leerlingen ten behoeve van het schoolbezoek vormen onderdeel van de materiële instandhouding van die scholen.

Ondersteuningsplan
Het ondersteuningsplan speelt in het passend onderwijs een belangrijke rol. Het plan dient te verwezenlijken dat leerlingen een ononderbroken ontwikkelingsproces kunnen doormaken en dat leerlingen die extra ondersteuning behoeven een zo passend mogelijke plaats in het onderwijs krijgen. Ook wordt het basisondersteuningsniveau aangegeven, dat voor elke school geldt.

Het ondersteuningsplan omvat onder meer de procedure en criteria voor de verdeling, besteding en toewijzing van de ondersteuningsmiddelen en – voorzieningen aan de scholen. Ook moeten de procedure en de criteria voor de plaatsing van leerlingen op speciale scholen voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband en op scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs in het plan worden opgenomen, evenals de procedure en criteria voor terug- of overplaatsing naar reguliere scholen.

Het samenwerkingsverband stelt het ondersteuningsplan vast, maar de gemeente heeft een belangrijke rol: over het concept van het plan dient eerst in een op overeenstemming gericht overleg (hierna: OOGO) afstemming te hebben plaatsgevonden met het college van de gemeenten die binnen het gebied van het samenwerkingsverband zijn gelegen (artikel 18a, negende lid, van de WPO en artikel 17a, negende lid, van de WVO).

Ontwikkelingsperspectief
Voor leerlingen in het speciaal basisonderwijs, het speciaal onderwijs, het voortgezet speciaal onderwijs, het praktijkonderwijs (hierna: pro) én voor leerlingen, die in het regulier basis- en voortgezet onderwijs extra ondersteuning krijgen, zijn de scholen verplicht een ontwikkelingsperspectief op te stellen.

Het ontwikkelingsperspectief wordt in overleg met ouders vastgesteld. Het bevat de onderwijsdoelen van de leerlingen en het uitstroomprofiel (vervolgonderwijs, arbeidsmarktgericht en dagbesteding).

OOGO
Artikel 18a, negende lid, van de WPO en artikel 17a, negende lid, van de WVO bepalen, dat samenwerkingsverbanden en gemeenten met elkaar een Op Overeenstemming Gericht Overleg (hierna: OOGO) moeten voeren met als doel om een ondersteuningsplan vast te stellen. Het samenwerkingsverband en het college overleggen, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheid, met elkaar ten minste over:

- de vraag hoe de aansluiting tussen de ondersteuning in het onderwijs en de (jeugd)zorg

- vanuit de gemeente het beste tot stand kan komen;
- het leerlingenvervoer;
- de leerplicht;
- de onderwijshuisvesting.

Het overleg moet leiden tot een goede afstemming en samenwerking tussen het samenwerkingsverband en de gemeente.

Opdc
Een orthopedagogisch-didactisch centrum kan worden aangemerkt als ‘school’, wanneer het gaat om het geven van onderwijs.

Openbaar vervoer
Bij de definiëring van het begrip ‘openbaar vervoer’ is aangesloten bij de begripsomschrijving zoals deze is vastgelegd in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000, met uitzondering van de zinsnede ‘volgens een dienstregeling’; zodoende kan ook de regiotaxi desgewenst als een vorm van openbaar vervoer worden beschouwd.

Opstapplaats
Eén van de mogelijkheden om het vervoer efficiënter en daardoor goedkoper te organiseren, is het instellen van centrale opstapplaatsen, van waar de leerlingen met de taxi of bus worden vervoerd. Met een dergelijk systeem worden de leerlingen niet thuis voor de deur opgehaald, maar dienen zij zich, al dan niet onder begeleiding van de ouders, te begeven naar de door de gemeente aangewezen opstapplaats.

Ouders
De omschrijving volgt de begripsbepalingen van de WPO en de WEC.
Ook pleegouders zijn aan te merken als verzorgers en vallen daarmee onder het begrip ‘ouders’.

Reistijd
De definitie van de heenreis is belangrijk bij (a) het bepalen of er recht is op een voorziening op grond van de reisduur met openbaar vervoer en (b) het bepalen of de geplande reistijd in het aangepast vervoer voldoet aan de norm van 60 minuten binnen de gemeentegrens en 90 minuten buiten de gemeentegrens die in artikel 13 wordt gesteld.

Samenwerkingsverband
Onder 1/2°
Een samenwerkingsverband primair onderwijs omvat volgens artikel 18a van de WPO alle binnen een bepaald aaneengesloten gebied gelegen vestigingen van basisscholen, speciale scholen voor basisonderwijs, scholen voor speciaal onderwijs en scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, voor zover daaraan speciaal onderwijs wordt verzorgd, behorend tot cluster 3 en cluster 4. Een uitzondering vormen vestigingen van scholen waarvoor het bestuur is aangesloten bij een landelijk samenwerkingsverband.

Scholen voor speciaal onderwijs of scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, behorend tot cluster 3 en cluster 4, die geen vestigingen hebben in het gebied van het samenwerkingsverband, kunnen toch deelnemen aan dit samenwerkingsverband.
Instellingen behorend tot cluster 1 en cluster 2 behoren niet tot het samenwerkingsverband.

Onder 3/2°
Een samenwerkingsverband voortgezet onderwijs omvat volgens artikel 17a van de WVO alle binnen een bepaald aaneengesloten gebied gelegen vestigingen van scholen voor voortgezet onderwijs, scholen voor voortgezet speciaal onderwijs en scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, voor zover daaraan voortgezet speciaal onderwijs wordt

verzorgd, behorend tot cluster 3 en cluster 4. Een uitzondering vormen vestigingen van scholen waarvoor het bestuur is aangesloten bij een landelijk samenwerkingsverband.

Scholen voor voortgezet speciaal onderwijs of scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, behorend tot cluster 3 en cluster 4, die geen vestigingen hebben in het gebied van het samenwerkingsverband, kunnen toch deelnemen aan dit samenwerkingsverband. Instellingen behorend tot cluster 1 en cluster 2 behoren niet tot het samenwerkingsverband.

School
Onder 1°
In de WPO gaat het om basisscholen en scholen voor speciaal basisonderwijs.

Onder 2°
In de WEC gaat het om onderwijs aan dove kinderen of slechthorende kinderen, kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden, visueel gehandicapte kinderen, lichamelijk gehandicapte kinderen, langdurig zieke kinderen, zeer moeilijk lerende kinderen, zeer moeilijk opvoedbare kinderen, meervoudig gehandicapte kinderen en kinderen in scholen verbonden aan pedologische instituten.

De WEC onderscheidt de volgende clusters:
- Cluster 1: onderwijs aan visueel gehandicapte kinderen dan wel meervoudig gehandicapte kinderen met deze handicap,
- Cluster 2: onderwijs aan dove kinderen, slechthorende kinderen en kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden dan wel meervoudig gehandicapte kinderen met een van deze handicaps,
- Cluster 3: onderwijs aan langdurig zieke kinderen met een lichamelijke handicap, lichamelijk gehandicapte kinderen en zeer moeilijk lerende kinderen dan wel meervoudig gehandicapte kinderen met een van deze handicaps en
- Cluster 4: onderwijs aan langdurig zieke kinderen anders dan met een lichamelijke handicap, zeer moeilijk opvoedbare kinderen en kinderen in scholen verbonden aan pedologische instituten.

Het onderwijs van cluster 1 en cluster 2 wordt gegeven in instellingen. Deze instellingen vallen ook onder het begrip ‘school’.

Onder 3°
In de WVO gaat het om scholen voor voorbereidend wetenschappelijk onderwijs (hierna: vwo), hoger algemeen vormend onderwijs (hierna: havo), voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs (hierna: vmbo) en pro.
Leerwegondersteunend onderwijs is geen aparte schoolsoort, maar betreft extra ondersteuning aan leerlingen in het vmbo.

Toegankelijke school
Leerlingen kunnen op grond van hun lichamelijke of geestelijke toestand zijn aangewezen op een bepaalde school. In de WPO is bepaald dat het samenwerkingsverband primair onderwijs beoordeelt of een leerling toelaatbaar is tot een speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband of tot het speciaal onderwijs van cluster 3 en cluster 4 (artikel 18a, zesde lid, van de WPO). Het samenwerkingsverband laat zich daarbij adviseren door deskundigen.

De WVO kent een dergelijke bepaling: het samenwerkingsverband voortgezet onderwijs beoordeelt of een leerling toelaatbaar is tot het voortgezet speciaal onderwijs (artikel 17a, zesde lid, van de WVO). Ook hier geldt dat het samenwerkingsverband zich daarbij laat adviseren door deskundigen.

Vooralsnog bepaalt de regionale verwijzingscommissie de toelaatbaarheid tot het praktijkonderwijs (artikel 10g van de WVO) en beslist of een leerling op leerwegondersteunend onderwijs is aangewezen (artikel 10e van de WVO). Met ingang van 1 augustus 2015 wordt het praktijkonderwijs en het leerwegondersteunend onderwijs in het passend onderwijs geïntegreerd; dan beslist het samenwerkingsverband of een leerling toelaatbaar is tot het praktijkonderwijs of is aangewezen op leerwegondersteunend onderwijs.

Voor instellingen voor cluster 1 en cluster 2 geldt een afwijkende procedure. In de WEC is bepaald dat de commissie van onderzoek beoordeelt of een leerling in aanmerking komt voor het onderwijs op de instelling óf op begeleiding vanuit de instelling, waarbij de leerling dan is ingeschreven op een andere school (artikel 41, tweede lid, van de WEC).

Vervoer
Het vervoer vindt plaats in aansluiting op het begin en einde van de schooldag, zoals aangegeven in de schoolgids van de school. Alleen wanneer de leerplichtige leerling door een structurele handicap slechts een deel van het onderwijsprogramma kan volgen, kan in een voorkomend geval tijdens de schooltijd vervoerd worden. Sociale omstandigheden, lichamelijke problemen van tijdelijke aard of leeftijd zijn geen grond voor het vervoer tijdens schooltijd.

Met afwijkende roosters, zoals deze voorkomen in het voortgezet onderwijs, kan in beginsel geen rekening gehouden worden. De vervoerskosten zouden dan te hoog oplopen. Soms zijn, in overleg met leerlingen, ouders en de school, bepaalde vervoersarrangementen en -combinaties mogelijk, waarbij dan de leerlingen beurtelings een bepaalde tijd moeten wachten op het vervoer.

Vervoersvoorziening
De wet bepaalt dat de gemeenten het vervoer zelf kunnen verzorgen, dan wel doen verzorgen. In de begripsbepaling ‘vervoersvoorziening’ is dit nader uitgewerkt.

Woning
Onder ‘woning’ wordt verstaan: de plaats waar de leerling structureel en feitelijk verblijft. Hierbij is het niet relevant in welke gemeente de ouders en/of het kind staan ingeschreven.

Wanneer de leerling tijdelijk in een andere gemeente verblijft, bijvoorbeeld in verband met noodzakelijke opvang, dient een aanvraag voor een vervoersvoorziening bij die gemeente ingediend te worden. Vakantie van de ouders geldt overigens niet als reden voor noodzakelijke opvang van de leerling elders.

Het adres waar kinderen een bepaalde tijd vóór aanvang en/of na afloop van de schooldag worden opgevangen (de buitenschoolse opvang) valt in beginsel niet onder het begrip ‘woning’.

Artikel 2. De vervoersvoorziening
De verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek blijft ingevolge de Leerplichtwet in alle gevallen bij de ouders liggen. Deze verantwoordelijkheid kan door de ouders niet op- of overgedragen worden aan de gemeente. De wettelijke regeling, noch de gemeentelijke verordening beperkt deze verantwoordelijkheid van de ouders.

Het tweede lid bepaalt dat een leerling die meerderjarig en handelingsbekwaam is zelf een aanvraag voor leerlingenvervoer kan indienen, in plaats van de ouders/verzorgers.

Artikel 3. Doelstelling
Het doel van het leerlingenvervoer is om een financiële ondersteuning te verstrekken ten behoeve van passend vervoer van de woning dan wel de opstapplaats naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school aan de ouders van kinderen wie of van wie de school verder dan de, door de gemeente bepaalde, afstandsgrens gelegen is, of voor wie het medisch niet mogelijk is om de school zelfstandig te bereiken.

Artikel 4. Algemene weigeringsgronden
Of er sprake is van een recht op leerlingenvervoer en zo ja in welke vorm kan in individuele gevallen complex zijn. Er zijn echter ook situaties waarin bij voorbaat op grond van één of twee criteria direct kan worden vastgesteld dat geen recht bestaat op enige voorziening, of op een specifieke invulling van leerlingenvervoer.

Met betrekking tot aangepast vervoer:
Bestaat er een recht op aangepast vervoer, dan geldt nog steeds dat ouders geacht worden om waar mogelijk een deel van het vervoer zelf te verzorgen. Veel ouders werken bijvoorbeeld vier dagen en hebben dus één dag vrij. Andere ouders kunnen met hun werkgever afspraken maken over afwijkende werktijden waardoor brengen en halen op één dag van de week. Dit is een voor de hand liggende invulling van de eigen verantwoordelijkheid van ouders. De voorziening wordt dan geweigerd “voor zover” de ouder zelf kan brengen en halen. In het genoemde voorbeeld wordt de voorziening voor vier dagen per week toegekend en voor één dag per week geweigerd.

Artikel 5. OOGO met het samenwerkingsverband
Eerste en tweede lid
In de Wet passend onderwijs is bepaald dat samenwerkingsverbanden over het ondersteuningsplan OOGO voeren met de gemeente(n). Immers, het beleid van samenwerkingsverbanden en dat van gemeenten kan over en weer gevolgen hebben. Zo is de gemeente, behalve voor het leerlingenvervoer, ook verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de leerplicht, de onderwijshuisvesting en het achterstandenbeleid. Bovendien is de gemeente sinds 1 januari 2015 verantwoordelijk voor de zorg voor jeugd.

Het leerlingenvervoer is één van de thema’s die bij het OOGO ter sprake komt. In het ondersteuningsplan wordt aangegeven op welke scholen extra ondersteuning wordt geboden en welke tussenvoorzieningen er worden gecreëerd. Hiervan is een helder overzicht nodig, waaruit duidelijk valt op te maken wat de gevolgen zijn voor het vervoer van leerlingen.

Gemeenten zijn bij het op overeenstemming gerichte overleg én bij de voorbereiding daarvan met de scholen in gesprek. De partijen zijn zodoende van elkaars inspanningen en beleid op de hoogte.

Advies van deskundigen
Het is voor een gemeente bij een aanvraag om een vergoeding leerlingenvervoer niet altijd duidelijk wat een kind met het oog op zelfstandig reizen kan. Het onderzoek daarnaar kan bepalend zijn voor het recht op een vergoeding en in andere gevallen bepalend zijn voor de vraag welke vervoerskostenvergoeding er wordt verstrekt. Daarmee is het een belangrijk onderdeel van de behandeling van een aanvraag. De mening van ouders en het advies van de school helpen niet altijd in voldoende mate. Een onafhankelijk onderzoek is soms noodzakelijk. De kosten hiervan komen voor rekening van de gemeente.

Om een zo objectief mogelijk advies te verkrijgen is het van belang gerichte vragen te stellen en te verzoeken de antwoorden te motiveren.

Het college kan ook een commissie van advies instellen, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten. Een onafhankelijk advies is op deze wijze gegarandeerd. De kosten

verbonden aan een dergelijke commissie worden uiteraard door de (samenwerkende) gemeenten gedragen.

Wanneer advies nodig is over deelaspecten van het vervoer – bijvoorbeeld over de vraag of de route veilig is – kan dit worden ingewonnen bij deskundigen op het terrein van het desbetreffende deelaspect, bijvoorbeeld de (verkeers)politie.

In het OOGO wordt besproken door wie het college zich laat adviseren. Het college streeft er naar om hierover afspraken te maken met het OOGO, maar het uiteindelijke besluit is aan het college. Omgekeerd is op andere punten (zoals het lesprogramma) de school vrij om keuzes te maken, maar is beleidsmatige afstemming wenselijk.

Derde lid
Naast het wettelijk verplichte OOGO, waar beleidsmatige afspraken worden gemaakt, spreekt het college met het samenwerkingsverband een periodiek uitvoerend overleg af. In dit overleg houden beiden elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen in beleid en uitvoering (bijvoorbeeld ontwikkelingen rondom (jonge kind)arrangementen en observaties). Dit overleg versterkt de onderlinge samenwerking.

Wanneer het samenwerkingsverband een leerling een schoolverwijzing geeft, waardoor de leerling ver moet reizen (bijvoorbeeld voor arrangementen of symbiose-onderwijs), wordt in dit overleg besproken, wat er op korte en lange termijn gedaan kan worden om het specifieke onderwijsaanbod dichter bij huis te organiseren. Slechts door het maken van afspraken hierover kan een gemeente besluiten het vervoer naar de (tijdelijke) ver weg gelegen school te vergoeden (artikel 12, vierde lid).

§ 2. Aanvraag van de vervoersvoorziening

Artikel 6. Aanvraagprocedure
Eerste lid
Indien ouders menen voor een vervoersvoorziening voor hun kind in aanmerking te komen, dienen zij een aanvraag in bij het college. De meerderjarige en handelingsbekwame leerling kan dit ook zelf doen. De aanvraag wordt gedaan in de gemeente waar de feitelijke en structurele verblijfplaats (woning) van de leerling is. Dit kan ook een vast logeeradres zijn, waar de leerling op vaste dagen verblijft. De gemeente stelt hiervoor een papieren of digitaal aanvraagformulier beschikbaar. Het is wenselijk om de aanvraag zo eenvoudig mogelijk te maken. Hierbij kan worden gedacht aan een voorgedrukt, dan wel deels ingevuld aanvraagformulier waarbij gebruik kan worden gemaakt van gegevens, die reeds bekend zijn bij de gemeente.

Tweede lid
Onder gegevens moet ook worden verstaan eventuele toevoeging van verklaringen (bewijsstukken), bijvoorbeeld een medische verklaring, werkgeversverklaring, verklaring van de rijksinspecteur van de belasting of een verklaring van overwegende bezwaren. Huisartsen zijn hiervan uitgezonderd, omdat de Landelijke Huisartsen Vereniging in haar richtlijn heeft opgenomen, dat huisartsen deze verklaringen niet mogen verstrekken. Het schaadt mogelijk de relatie met de patiënt en daar werken huisartsen liever niet aan mee. Een advies is wel op te vragen bij de Gemeentelijke Gezondheidsdienst. Bij twijfel zal de gemeente zelf een onafhankelijke deskundige moeten inschakelen.

Ouders zijn op grond van artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) verplicht deze gegevens te overleggen, als deze van belang zijn voor de beslissing op de aanvraag. De gegevens dienen juist en volledig ingevuld te zijn. Het college bepaalt of dat daadwerkelijk het geval is.

Als het aanvraagformulier aanvulling behoeft of gecorrigeerd dient te worden, stuurt het college het aanvraagformulier terug. Ouders worden dan in de gelegenheid gesteld om de verlangde gegevens binnen een door het college te bepalen termijn (bijvoorbeeld vier weken) aan te vullen of te verbeteren. Wordt hiervan geen gebruik gemaakt, dan dient het college de afweging te maken of de aanvraag in behandeling wordt genomen (artikel 4:5, eerste lid, van de Awb). Op grond van artikel 4:5, vierde lid, van de Awb dient in een voorkomend geval aan de aanvrager bekend te worden gemaakt dat de aanvraag niet in behandeling wordt genomen.

Uit jurisprudentie blijkt dat gemeenten zich bij een afwijzende beschikking niet louter kunnen beroepen op een onjuist dan wel onvolledig ingevuld aanvraagformulier, maar dat zij bij hun beoordeling mede moeten betrekken wat de kennelijke bedoeling van de aanvrager is, zoals die uit aanvragen van de voorafgaande jaren gebleken is (zie ABRvS 9 november 1989, nr. R03.89.5831/S6535).

Artikel 4:15 van de Awb bepaalt dat de beslistermijn wordt opgeschort tot de dag waarop de aanvraag met de ontbrekende gegevens is aangevuld of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken. In artikel 6, vierde lid, is daarom bepaald dat het college binnen acht weken na ontvangst van alle benodigde gegevens een beslissing neemt.

Derde lid
Op de voor het verkrijgen van een vervoervoorziening verstrekte gegevens is de Algemene verordening gegevensbescherming van toepassing. Dit houdt in, dat de verstrekte persoonsgegevens slechts mogen worden gebruikt voor het kunnen behandelen van een aanvraag en het organiseren van het vervoer en of de bekostiging.

Vierde lid
Artikel 4:13 van de Awb bepaalt dat een redelijke termijn waarbinnen een beschikking dient te worden gegeven in ieder geval is verstreken indien het college binnen acht weken geen beschikking heeft gegeven, of aan de aanvrager een bericht van verdaging heeft gezonden. Voor de Verordening bekostiging leerlingenvervoer is gekozen voor de wettelijk toegestane beslistermijn van acht weken.

Vijfde lid
Het kan voorkomen dat de gestelde afwikkelingstermijn niet haalbaar is voor de gemeente. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn wanneer het gevraagde oordeel van deskundigen uitblijft, of indien er sprake is van een bijzondere situatie. In dergelijke gevallen kan het college de beslissing voor ten hoogste vier weken verdagen.
Uiterlijk een dag vóór het verstrijken van de tweede termijn dient een beschikking op de ingediende aanvraag door het college te zijn gegeven. Als blijkt dat ook de verdagingstermijn onvoldoende is, bijvoorbeeld als gevolg van het uitblijven van het advies van deskundigen, dient er toch een beschikking te worden afgegeven.

Een beschikking treedt niet in werking voordat deze bekend is gemaakt (artikel 3:44 van de Awb). De termijnen die in artikel 6 zijn opgenomen zijn inclusief de tijd die het college nodig heeft om een genomen beschikking aan de aanvragers bekend te maken.

Bezwaar en beroep
Er kan bezwaar gemaakt worden tegen een besluit van de gemeente, tegen het feit, dat de gemeente te laat beslist en tegen het verdagen van een besluit. Dit moet wel op tijd worden ingediend, namelijk binnen zes weken.

Als bovenstaande termijnen (acht weken en een eventuele verdaging van vier weken) overschreden worden, kunnen de aanvragers op basis van artikel 6:2 van de Awb daartegen bezwaar maken en beroep instellen. In dit geval is het bezwaar en beroep niet aan een

termijn gebonden (artikel 6:12, eerste lid, van de Awb). Het bezwaar- of beroepschrift wordt niet-ontvankelijk verklaard indien het onredelijk laat is ingediend (artikel 6:12, derde lid, van de Awb).

Zesde lid
Een toegekende vervoersvoorziening kan bestaan uit een bekostiging aan de ouders, óf aanbieding van aangepast vervoer dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen, in de vorm van busvervoer of een taxi(busje). In het geval van een bekostiging zal de ingangsdatum van deze bekostiging in principe samenvallen met de in het aanvraagformulier verzochte datum van ingang, maar niet zijn gelegen vóór de datum waarop de aanvraag door de gemeente werd ontvangen (onder a). Er vindt dus geen bekostiging met terugwerkende kracht plaats. Wanneer de leerling aangepast vervoer krijgt aangeboden dat verzorgd wordt door de gemeente zal de datum van ingang zo veel mogelijk aansluiten bij de door de ouders verzochte datum. Deze ligt dan uiteraard niet vóór de datum waarop de aanvraag door de gemeente werd ontvangen. Bovendien dient rekening te worden gehouden met het feit dat het inschakelen of contracteren van een vervoerder enige tijd kan kosten (onder b).

Artikel 7. Gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij de aanvraag
Eerste tot en met vierde lid
Om ouders te informeren over het leerlingenvervoer is het aan te bevelen een gesprek met de aanvrager(s) te voeren, om:

- verwachtingen aangaande het leerlingenvervoer voor de eventuele komende jaren te
- managen;
- de aanvraag goed te kunnen beoordelen;
- te onderzoeken wat de vervoersmogelijkheden van de leerling zijn.

Indien dit mogelijk is, is het van meerwaarde om ook de leerling te betrekken bij het gesprek. Zo nodig kan ook een deskundige betrokken worden bij het gesprek. Dit kan iemand met medische kennis zijn, zoals een orthopedagoog, iemand van de school, het samenwerkingsverband of anderszins.

In het gesprek wordt onderzocht in welke mate en in welk tempo te verwachten is, dat een leerling zelfstandig(er) kan reizen en hoe ouders hierbij kunnen ondersteunen en/of welke faciliteiten een gemeente daarbij biedt.

Het is aan te raden om dit gesprek in ieder geval bij een eerste aanvraag te voeren. Wanneer de omstandigheden van de leerling wijzigen kan dat aanleiding zijn om een nieuw gesprek te voeren. Het spreekt voor zich, dat een schoolwissel en adreswijziging zo'n nieuwe omstandigheid is, maar ook het gegeven, dat de leerling ouder wordt en zich ontwikkelt kan gezien worden als een gewijzigde omstandigheid.

Indien de leerling niet de dichtstbijzijnde school bezoekt is dit eveneens onderwerp van gesprek. Wat is er gedaan om wél naar de school dichtbij de woning te gaan? En wat wordt er gedaan, ook door het samenwerkingsverband, om het onderwijs in de toekomst dichterbij te organiseren?

Vijfde en zesde lid
Het college stelt, in overleg met de ouders en zo mogelijk met de leerling, een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor de leerling op. In dit plan wordt vastgelegd waar de leerling qua mobiliteit naartoe kan groeien en hoe dit begeleid moet worden. Het doel hiervan is om te beschrijven welke mogelijkheden er zijn om de leerling zelfstandiger te laten reizen, wat hiervoor nodig is, welke periode hiervoor gepland wordt, wat ouders hierin kunnen betekenen en waar de gemeente ondersteunt. Het onderwijs heeft ook tot doel om leerlingen zelfstandig te leren functioneren in de maatschappij. Onder meer voor dit doel wordt door de school een ontwikkelingsperspectief opgesteld voor de leerling. Dit plan wordt betrokken bij het

vervoersontwikkelingsplan en het is aan te raden met scholen frequent overleg te hebben over wat te verwachten valt in het leerlingenvervoer.

Het moment waarop de leerling de leeftijd van negen jaar bereikt, lijkt een goed moment om het eerste persoonlijke vervoersontwikkelingsplan samen met de ouders en de leerling te maken. Dit plan kijkt twee tot drie jaar vooruit, maar kan jaarlijks naar aanleiding van de nieuwe aanvraag geëvalueerd worden. De ontwikkeling van kinderen staat immers niet stil en maakt, dat een kind zich sneller kan ontwikkelen dan gedacht. Voor de leeftijd van negen jaar in dit artikel geldt geen peildatum, waardoor er spreiding van gesprekken is.
Wanneer ouders geen medewerking willen verlenen aan het opstellen van een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor de leerling kan het college overwegen om een onafhankelijk medisch advies in te winnen, waarmee de vervoersmogelijkheden van de leerling duidelijk worden.

Zelfredzaamheid
Bij de beoordeling van een aanvraag leerlingenvervoer is het belangrijk te kijken naar wat een leerling kan en wil. De vergoedingsstructuur is zodanig opgebouwd, dat, binnen de gestelde criteria (beoordelingsfase), de meest zelfstandige en onafhankelijke manier van reizen door de leerling wordt vergoed. Ouders spelen hierin een belangrijke rol en een eigen verantwoordelijkheid. Het is aan hen om eventueel samen met hun sociale netwerk of met behulp van andere ouders hun kind zelf te (laten) vervoeren of te leren zelf naar school te reizen.

Veel leerlingen hebben door hun ontwikkelachterstand en/of gedragsproblemen extra begeleiding nodig op weg naar zelfstandigheid. Dit is een verantwoordelijkheid van de ouders, maar gemeenten kunnen hierbij ondersteunen door het inzetten van een leerproject, waarvan er verschillende worden aangeboden. Ook het bekostigen van het reizen met openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs, kan het voor gezinnen makkelijker maken om de weg naar zelfstandig reizen te vinden. Voor het voortgezet speciaal onderwijs is hiervoor de wettelijke plicht bij de invoering van de Wet passend onderwijs overigens weggevallen.

Uiteraard blijft het maatwerk om te beoordelen hoe een kind kan reizen. Daarin speelt niet alleen de beperking een rol, maar ook de leeftijd, de route en de behoeften van de leerling. Om het maatwerk te kunnen beoordelen is het van belang om kennis te hebben van de situatie van de leerling, de meest geschikte en haalbare vervoerswijze en de zelfredzaamheid van de leerling en het gezin.

Ontwikkelingsperspectief
In scholen voor speciaal onderwijs (SO en VSO) wordt voor elke leerling door de school een ontwikkelingsperspectief (OPP) vastgesteld. Dit bevat vaak aanknopingspunten voor een inschatting van de mogelijkheden van zelfstandig(er) reizen. Idealiter worden in het OOGO afspraken gemaakt met de strekking dat bij het opstellen van het OPP expliciet aandacht wordt gegeven aan zelfstandig reizen.

Artikel 8. Onderzoek
Het inzetten van adviezen van deskundigen is vaak noodzakelijk om onderbouwing te geven aan verklaringen van ouders in de aanvraag (bijvoorbeeld: “De leerling kan niet met fiets of ov naar school reizen, zelfs niet onder begeleiding”).

Naarmate er in het aanvraagproces meer maatwerk wordt geleverd, wordt het lastiger om in de verordening uitputtend te regelen waarover deskundigen worden geraadpleegd, welke deskundigen dit betreft, hoe ouders en leerling hieraan moeten meewerken of hoe het advies wordt betrokken in de beoordeling.

Artikel 9. Algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening
Eerste lid
Ook als het college het vervoer zelf verzorgt of laat verzorgen, kan het van ouders aan wie slechts een gedeeltelijke bekostiging van de vervoerskosten toekomt, verlangen een eigen bijdrage te betalen voor het vervoer van hun leerlingen (artikel 9, tweede lid). De hoogte van deze eigen bijdrage, die slechts van toepassing is op ouders van leerlingen die scholen voor basisonderwijs of speciale scholen voor basisonderwijs bezoeken, is afhankelijk van het inkomen van de ouders en de afstand tussen de woning en de te bezoeken school (zie de artikelen 28 en 29). Indien de ouders weigeren de bijdrage te betalen of nalatig hierin zijn leidt dit tot het vervallen van de aanspraak op de bekostiging dan wel, indien gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld een taxi (busje), tot stopzetting van het vervoer.

Tweede lid
In het tweede lid komt ook tot uitdrukking dat het drempelbedrag en de bijdrage afhankelijk van het inkomen nooit hoger kunnen zijn dan de werkelijke kosten van vervoer.

Derde lid
De verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek blijft ingevolge de Leerplichtwet in alle gevallen bij de ouders liggen. In het derde lid is deze verantwoordelijkheid nog eens expliciet vastgelegd. Deze verantwoordelijkheid kan door de ouders niet op- of overgedragen worden aan de gemeente. De wettelijke regeling, noch de gemeentelijke verordening beperkt deze verantwoordelijkheid van de ouders.

Vierde lid
Het vierde lid bepaalt dat een leerling die meerderjarig en handelingsbekwaam is zelf een aanvraag voor leerlingenvervoer kan indienen, in plaats van de ouders of verzorgers.

Vijfde lid
Aanvragers dienen wijzigingen die van invloed zijn op de toegekende vervoersvoorziening direct door te geven aan het college. Het is raadzaam aanvragers nadrukkelijk te wijzen op het feit dat ten onrechte genoten bekostiging kan worden teruggevorderd, dan wel kan worden verrekend (zie ook artikel 11).

Tevens dient het college, wanneer er bekostiging plaatsvindt, de wijze en het tijdstip van uitbetaling te bepalen. Zo zal moeten worden bepaald of:
- de bekostiging per maand, kwartaal, of halfjaar geschiedt;
- de bekostiging in de vorm van een voorfinanciering of op declaratiebasis, dan wel via een vast
  termijnbedrag achteraf geschiedt.

Zesde lid
Aan de verstrekking van een vervoersvoorziening kan het college voorwaarden verbinden. Zo kan het college bepalen, dat, bijvoorbeeld in het kader van het streven naar zelfredzaamheid, in de winterperiode een vergoeding van de kosten van het aangepast vervoer wordt verstrekt, onder de voorwaarde dat in de andere maanden met de fiets of het openbaar vervoer wordt gereisd en dat hiervoor wordt geoefend en/of wordt deelgenomen aan een project met dit doel.

Zevende lid
De vervoersvoorziening heeft betrekking op het vervoer tussen de woning en de school. Een vergoeding van het vervoer naar een opvanglocatie, zorglocatie, buitenschoolse voorziening of andere instelling anders dan een school zijn uitgesloten voor een vergoeding. Het staat het college vrij om in beleidsregels hiervan, al dan niet onder voorwaarden, af te wijken.

Artikel 10. Duur van de voorziening
Meerjarige beschikkingen
Vanuit het oogpunt van lastenverlichting voor de burger is het wenselijk dat het indienen van een aanvraag niet onnodig belastend is. Daarom is met de dienst die in opdracht van de gemeente onafhankelijke medische adviezen geeft afgesproken dat door deze dienst een meerjarige verklaring wordt afgegeven, wanneer te verwachten valt dat er geen verandering zal optreden in de lichamelijke of geestelijke toestand van de leerling.

In de verklaring staat beschreven dat er geen verandering te verwachten valt en voor welke periode de verklaring geldt. In deze situatie kan een meerjarige beschikking worden afgegeven. Als er in de situatie van de leerling wel verandering valt te verwachten, bijvoorbeeld een verbetering in de lichamelijke of geestelijke toestand, dient te worden gekozen voor een verstrekking over een termijn van maximaal één schooljaar. Er dient wel jaarlijks een check plaats te vinden om te controleren of alle gegevens van ouder en leerling nog kloppen.

Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening
Eerste lid
Ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling zijn verplicht wijzigingen die van directe invloed zijn op de toegekende vervoersvoorziening zo snel mogelijk door te geven aan het college.

Van invloed op de vervoersvoorziening zijn onder andere:
- wijziging in het woonadres van de leerling, bijvoorbeeld door verhuizing;
- verandering van school (bijvoorbeeld van speciaal onderwijs naar voortgezet speciaal onderwijs);
- wijziging van het adres van de school;
- wijziging van de schooltijden;
- verandering van de reistijd, bijvoorbeeld door een wijziging in het openbaar vervoer;
- wijziging in de gezinssituatie, in verband met het al dan niet kunnen begeleiden van leerlingen.

Tweede lid
Als de wijziging daartoe aanleiding geeft trekt het college de verstrekte vervoersvoorziening in, en kent het college al dan niet opnieuw een vervoersvoorziening toe (artikel 11, tweede lid).

Van ouders van leerlingen die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs bezoeken kan in bepaalde gevallen, afhankelijk van het inkomen, een bijdrage worden gevraagd (zie de artikelen 28 en 29). Deze bijdrage kan worden verrekend met de eventuele bekostiging. Een wijziging in het inkomen van deze ouders heeft in principe geen invloed op de bekostiging van de vervoerskosten voor datzelfde jaar. Indien echter sprake is van een structurele daling in het inkomen van de ouders kan het college, vooruitlopend op een komend schooljaar, de bekostiging aanpassen.

Derde, vierde en zesde lid
Het college kan, zonder dat ouders of meerderjarige en handelingsbekwame leerling iets hebben doorgegeven, zelf wijzigingen constateren die van invloed kunnen zijn op de vervoersvoorziening. Daarbij kan blijken dat ten onrechte bekostiging is verstrekt. Het zesde lid biedt in dergelijke situaties een kapstok om de ten onrechte betaalde bekostiging terug te vorderen of in mindering te brengen bij eventueel nieuw te verstrekken bekostiging (zie ABRvS 25 januari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:165).

Een leerling aan wie een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer is verstrekt, kan het college de toegang tot dit vervoer tijdelijk of voor de rest van het schooljaar ontzeggen, indien bij herhaling is gebleken dat de leerling door onaangepast gedrag of anderszins de orde in het voertuig verstoort of de veiligheid van het voertuig en inzittenden in gevaar brengt. Het is aan te raden een protocol op te stellen, hoe het college handelt in dergelijke situaties. Uiteraard kunnen uitzonderlijke situaties noodzaken tot andere besluiten (bijvoorbeeld bij direct gevaar).

Vijfde lid
De verantwoordelijkheid voor het gedrag van de minderjarige leerling gedurende het verblijf van de leerling in het aangepast vervoer berust bij de ouders. Zij moeten de gelegenheid krijgen hun kind te begeleiden bij het vervoer. Wanneer het gedrag beïnvloedbaar is door de leerling te laten begeleiden, is er geen reden om de leerling individueel te vervoeren.

Het recht op een vervoersvoorziening is geen absoluut recht. Als de leerling zich onaanvaardbaar gedraagt, kan dit gedrag er uiteindelijk toe leiden dat de vervoersvoorziening beëindigd wordt. Onder onaanvaardbaar gedrag door de leerling of de ouder wordt verstaan het gedrag dat onder de gegeven omstandigheden in het maatschappelijk verkeer onacceptabel is. Gedacht kan worden aan beschadiging van het interieur van de taxi(-bus), mishandeling van medepassagiers, grove belediging of bedreiging van de chauffeur etc. Voordat daar echter consequenties aan worden verbonden dient nagegaan te worden of het gedrag verwijtbaar is. Bepaalde aandoeningen kunnen met zich meebrengen, dat dit niet het geval is. In dat geval zal beoordeeld moeten worden of een andere vervoersvoorziening uitkomst biedt, zoals inzet eigen vervoer.

§ 3. Beoordelingsfase: beoordeling van de aanspraak op vervoersvoorziening

Het beoordelen van een aanvraag leerlingenvervoer valt uiteen in twee vragen. In eerste instantie zal beoordeeld moeten worden of er recht is op een vergoeding (paragraaf 3). In tweede instantie wordt onderzocht wat passend vervoer is voor de leerling (paragraaf 4).
In deze beoordelingsfase (paragraaf 3) wordt beoordeeld of voldaan wordt aan de criteria die het college hanteert al dan niet recht te krijgen op een vergoeding leerlingenvervoer, ongeacht het type vervoersvoorziening.

Artikel 12. Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school
Eerste lid
In de artikelen 4 van de WPO, de WEC en de WVO is bepaald dat de raad bij het vaststellen van de verordening de “op godsdienst of levensbeschouwing van ouders berustende keuze van een school dient te eerbiedigen”. Tevens is in genoemde artikelen bepaald dat in de verordening geen onderscheid wordt gemaakt tussen openbaar en bijzonder onderwijs. Als toegankelijke school is dan aan te merken de school van de verlangde godsdienstige of levensbeschouwelijke richting dan wel de openbare school. Daar komt een tweede criterium bij, namelijk de school van de soort waarop de leerling is aangewezen op grond van zijn lichamelijke of geestelijke toestand. Als dichtstbijzijnde school kan worden aangemerkt de school die naar afstand het dichtstbij gelegen is, gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende (meest) begaanbare, veilige weg.

Wanneer een leerling een school bezoekt die, met voorbijgaan van een vergelijkbare school van dezelfde gewenste richting, verder van de woning van de leerling is verwijderd, blijft de aanspraak in principe beperkt tot de kosten verbonden aan het vervoer naar en van de dichtst bij de woning gelegen school. Het college is echter niet verplicht in dat geval deze kosten te vergoeden. Het college kan besluiten om in het geheel geen bekostiging te verstrekken, als vervoer aanwezig is waarvan de kosten voor de gemeente gelijk blijven, ongeacht het feit of de leerling van dat vervoer gebruik maakt. Bijvoorbeeld in het geval de gemeente busjes laat rijden naar de dichtstbij gelegen school.

Indien de situatie zich zou voordoen dat vervoer naar een verder van de woning van de leerling gelegen school van dezelfde richting voor de gemeente goedkoper zou zijn (of niet meer kosten met zich brengt), kan het college aan de ouders vragen ermee in te stemmen dat de leerling naar die school wordt vervoerd. Voor een openbare school geldt hetzelfde.

Richting
Als erkende richtingen binnen het bijzonder onderwijs gelden het (rooms) katholiek onderwijs, protestants-christelijk onderwijs (gereformeerd, hervormd), onderwijs naar de leer van de Gereformeerde kerk (vrijgemaakt), reformatorisch onderwijs en het evangelisch onderwijs; voorts het joods onderwijs, (orthodox) islamitisch onderwijs en het hindoe onderwijs, en ten slotte het algemeen bijzonder of neutraal bijzonder onderwijs en het onderwijs op antroposofische grondslag (vrijescholen). Sinds 2004 zijn gereformeerd en hervormd opgegaan in de Protestantse Kerk Nederland (PKN).

Een bepaalde onderwijskundige methode wordt niet tot het begrip ‘richting’ gerekend. Hiermee worden onder andere bedoeld: Jenaplanscholen, Montessorischolen, etc.

Verklaring van bezwaar
Op grond van het vierde lid dienen ouders van een leerling die een school bezoekt die op grote afstand is gelegen, terwijl zich dichterbij andere, ook voor de leerling passende scholen bevinden, bij de aanvraag van een vervoersvoorziening schriftelijk te verklaren dat zij overwegende bezwaren hebben tegen het openbaar onderwijs dan wel tegen de richting van de dichterbij gelegen bijzondere scholen. Deze verklaring van bezwaar dient zich te richten tegen de richting van het bijzonder onderwijs dan wel tegen het openbaar onderwijs, en niet tegen de onderwijskundige methode die op de school gehanteerd wordt.

Het college is niet gerechtigd de bezwaren van ouders tegen een bepaalde richting inhoudelijk te verifiëren.

<u>Passend onderwijs</u>

Rol samenwerkingsverband
De zorgplicht van de school waar de leerling wordt aangemeld is een van de kernpunten van het passend onderwijs. Wanneer de school waar de leerling is aangemeld niet zelf in de benodigde onderwijsondersteuning kan voorzien, is het de verantwoordelijkheid van deze school om een andere school te vinden die wel een passende onderwijsplek kan bieden. Is het niet haalbaar om de leerling binnen het regulier onderwijs te plaatsen, dan kan een aanbod op het (voortgezet) speciaal onderwijs worden gedaan.

Bij de beoordeling of een school zelf in de benodigde ondersteuning kan voorzien vormt het schoolondersteuningsprofiel het uitgangspunt. In dit profiel wordt aangegeven welke ondersteuning deze school kan bieden.

Het samenwerkingsverband stelt een ondersteuningsplan op. Uit het ondersteuningsplan blijkt welke scholen bepaalde ondersteuning kunnen bieden.

Op overeenstemming gericht overleg met gemeenten
In de wet is bepaald dat samenwerkingsverbanden over het concept van het ondersteuningsplan OOGO voeren met de gemeente(n). Immers het beleid van samenwerkingsverbanden en dat van gemeenten kan over en weer gevolgen hebben. Zo is de gemeente, behalve voor het leerlingenvervoer, ook verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de leerplicht, de onderwijshuisvesting en het achterstandenbeleid. Bovendien is de gemeente per 1 januari 2015 verantwoordelijk voor de zorg voor jeugd.

Dichtstbijzijnde speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband.

Voor alle onderwijssoorten geldt de hoofdregel van artikel 3.1, eerste lid: een vervoersvoorziening wordt toegekend naar de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school. Volgens artikel 4, vijfde lid, van de WPO moet echter, wanneer het gaat om speciale scholen voor basisonderwijs, het vervoer naar de dichtstbijzijnde school in het samenwerkingsverband worden bekostigd. Dat hoeft niet per se de dichtstbijzijnde toegankelijke school van zijn soort te zijn. Het is mogelijk dat er een speciale school voor basisonderwijs buiten het samenwerkingsverband, maar dichterbij de woning is gelegen.

Na invoering van het passend onderwijs beoordeelt het samenwerkingsverband of leerlingen toelaatbaar zijn tot het onderwijs aan speciale scholen voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband (artikel 18a, zesde lid, aanhef en onder c, van de WPO). Een 'toelaatbaarheidsverklaring' voor een speciale school voor basisonderwijs, afgegeven door het samenwerkingsverband aan een leerling, geldt alleen binnen dat samenwerkingsverband (artikel 40, achtste lid, van de WPO). Een ander samenwerkingsverband kan immers gekozen hebben voor een hoger of lager niveau van basisondersteuningsvoorzieningen, die op elke school aanwezig zijn.

Instellingen voor cluster 1 en cluster 2
Voor instellingen voor cluster 1 en cluster 2 geldt het volgende: de instelling of de reguliere school waar de leerling is aangemeld of staat ingeschreven vraagt de toelaatbaarheid tot een instelling aan bij de commissie van onderzoek. Deze commissie beoordeelt aan de hand van criteria of een leerling is aangewezen op onderwijs op de instelling of op begeleiding vanuit de instelling.

Als de leerling niet toelaatbaar is tot de instelling, kunnen ouders hun kind inschrijven bij een reguliere school of, als daar reden voor is, bij een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs. De ouders kiezen zelf voor een school, maar kunnen daarbij advies krijgen van de commissie van onderzoek van de instelling. Bepaalt deze commissie dat de leerling extra ondersteuning nodig heeft op een reguliere school, dan krijgt de leerling begeleiding vanuit de instelling.

De school is vol
Het spreekt voor zich dat op een voor de leerling geschikte school wel ruimte voor de leerling moet zijn en dat de leerling moet zijn/worden toegelaten. Een school die vol is heeft geen zorgplicht voor de leerling.

Indien de dichtstbijzijnde school niet toegankelijk is voor een leerling omdat de school vol is, wordt een vervoersvoorziening toegekend naar de eerstvolgende dichtstbijzijnde, toegankelijke school. De aanspraak op vervoer naar deze verder weg gelegen school blijft bestaan, zolang er een wachtlijst is voor de dichtstbijzijnde school.

Als de wachtlijst is opgelost en de leerling kan worden geplaatst op de dichtstbijzijnde school - de gemeente dient naar de duur van de wachtlijst te informeren - kan de vervoersvoorziening beperkt worden tot aan de dichtstbijzijnde school, aangezien deze weer toegankelijk is geworden. Dit ongeacht het feit of de leerling vanaf dat moment ook daadwerkelijk de dichtstbijzijnde school gaat bezoeken. Ouders zijn vrij om hun kind naar elke school van hun keus te laten gaan, maar in het kader van het leerlingenvervoer hoeft slechts een vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde, toegankelijke school te worden verstrekt.

Dislocaties en nevenvestigingen
Aansluitend bij de regelgeving inzake de huisvesting en materiele instandhouding geldt dat de feitelijke locatie die door de leerling wordt bezocht kan worden aangemerkt als 'school'.

Symbiose
Wanneer een leerling van een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs gedurende ten minste 180 minuten per week onderwijs volgt op een basisschool, een speciale school voor basisonderwijs of een school voor voortgezet onderwijs, is er sprake van symbiose (artikel 24 van de WEC en Titel IV van het Onderwijskundig besluit WEC). Daarvoor moet wel een overeenkomst tussen de scholen gesloten zijn. De leerling volgt in dat geval onderwijs op twee verschillende locaties. Komt de leerling in aanmerking voor een vervoersvoorziening naar de school waar hij staat ingeschreven, dan bestaat er in beginsel ook aanspraak op leerlingenvervoer naar de school waar een symbiose-overeenkomst mee gesloten is, voor zover deze reis voldoet aan de voorwaarden van de verordening. Het gaat dan om vervoer in aansluiting op het begin en einde van de schooldag.

Artikel 13. Afstandsgrens
Eerste lid
Artikel 4, achtste lid, van de WPO en artikel 4, zevende lid, van de WEC stellen dat de gemeentelijke regeling kan bepalen dat geen aanspraak op bekostiging bestaat op grond van de afstand. Artikel 4, zevende lid, van de WPO stelt een afstand van zes kilometer als bovengrens. Deze afstand is in de Verordening bekostiging leerlingenvervoer als criterium aangehouden. De afstand moet per route, zowel voor de heen- als voor de terugweg, worden bepaald.

Een combinatie van afstandscriterium en leeftijdscriterium is op grond van de wet niet mogelijk (artikel 4, achtste en negende lid, van de WPO en artikel 4, zevende en achtste lid, van de WEC). Met andere woorden: een voor de hand liggend onderscheid in afstand tussen jongere en oudere kinderen is niet toegestaan. Het is wel mogelijk om de afstandsgrens per schoolsoort te laten verschillen.

Tweede lid
Volgens artikel 4, het vierde lid, van de WEC en artikel 4, eerste lid, van de WVO komen leerlingen slechts voor een vervoersvoorziening in aanmerking als zij wegens hun handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

Voor het voortgezet speciaal onderwijs (artikel 4, vierde lid, van de WEC) en het regulier voortgezet onderwijs (artikel 4, eerste lid, van de WVO) geldt, dat gehandicapte leerlingen slechts recht hebben op een vervoersvoorziening. Om te kunnen beoordelen of een leerling door zijn handicap beperkt is om zelfstandig te reizen, is in een aantal gevallen onafhankelijk advies van deskundigen ter zake nodig. Het zal dan veelal gaan om de vraag of een leerling door zijn handicap in het geheel niet van openbaar vervoer of de fiets gebruik kan maken, of alleen onder begeleiding daarvan gebruik kan maken. In samenspraak met het samenwerkingsverband wordt bepaald wie het college in dergelijke situaties als deskundige kan adviseren (zie artikel 5).

Zelfstandig reizen
De praktijk wijst uit, dat wanneer leerlingen geholpen worden om zelfstandig te leren reizen, de overstap er naar toe makkelijker wordt. In het kader van het stimuleren van het zelfstandig reizen, kan het college overwegen om leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs (onder voorwaarden) wél in aanmerking te laten komen voor een vergoeding voor het openbaar vervoer.

Artikel 14. Aanwijzing opstapplaats
Eerste lid
Eén van de mogelijkheden om het vervoer efficiënter en daardoor goedkoper te organiseren, is het instellen van centrale opstapplaatsen, van waar de leerlingen met de taxi of bus worden vervoerd. Met een dergelijk systeem worden de leerlingen niet thuis voor de deur

opgehaald, maar dienen zij zich, al dan niet onder begeleiding van de ouders, te begeven naar de door de gemeente aangewezen opstapplaats.

Tweede lid
In de uitspraak van 26 februari 1992 (nr. R03.89.0419/83-107) acht de Afdeling het redelijk dat de gemeente opstapplaatsen opstelt vanaf waar de leerling van het vervoer gebruik kan maken. De Afdeling vindt de reistijd, die niet meer dan dertig minuten bedraagt, alleszins redelijk. Hiermee is echter nog niet aangegeven wanneer de Afdeling de reistijd niet meer redelijk acht.

Wanneer gekozen wordt voor het aanwijzen van opstapplaatsen, dan is het van belang dat de gemeente daarbij let op de af te leggen afstand van huis naar de opstapplaats. Hierbij kan in ieder geval gedacht worden aan bestaande halteplaatsen binnen een loopafstand van dertig minuten, waar en beschutte halteplaats aanwezig is (mede in verband met de weersomstandigheden). Het feit alleen dat de halte aan een drukke verkeersweg ligt en dus niet veilig genoeg zou zijn voor een leerling, is niet voldoende om af te zien van het aanwijzen van opstapplaatsen. Van ouders mag in dergelijke gevallen verwacht worden, dat zij hun kind begeleiden tot ten minste het moment dat hun kind in het voertuig is gestapt (zie ABRvS 24 augustus 1992, nr. R03.90.1504/83-105).

Wanneer een verzoek om een tegemoetkoming van de vervoerskosten wordt ingediend, blijft de afstand tussen de woning en de school relevant; het instellen van opstapplaatsen verandert daar niets aan. Dit betekent dat ouders die op bijvoorbeeld negen kilometer van de school wonen terwijl de gemeente op zes kilometer afstand een opstapplaats heeft ingesteld, recht hebben op bekostiging van het vervoer (en eventueel begeleiding) over de resterende drie kilometer. Ook blijft het berekenen van de reistijd zoals dat nu geldt onverkort intact. Met andere woorden: de tijdsduur die gemoeid is met het bereiken van de opstapplaats telt mee als reistijd als bedoeld in artikel 24, eerste lid, onder a.

Derde lid
Wanneer het voor ouders onmogelijk is om de leerling naar de opstapplaats te begeleiden, dan wijst het college geen opstapplaats aan. Om te bepalen hoe ouders dit dienen aan te tonen zie artikel 24, eerste lid, onder c.

Vierde lid
Wanneer het vervoer niet goedkoper, maar zelfs duurder wordt, door het organiseren van opstapplaatsen, wijst het college geen opstapplaatsen aan. Het behaalt dan niet de efficiency, die het beoogt.

Artikel 15. Peildatum leeftijd leerling
In artikel 23 is het leeftijdscriterium in het basisonderwijs als een van de – wettelijk toegestane – volumebeperkende middelen opgenomen om al dan niet in aanmerking te komen voor vervoer onder begeleiding. Dan verdient het aanbeveling een peildatum van de leeftijd van de leerling te kiezen. Om administratieve lasten te beperken is een peildatum gewenst die geldt voor het gehele schooljaar. Aangezien 1 augustus de wettelijke start is van het schooljaar, is deze datum als peildatum gekozen.

De bepaling houdt in dat indien de leerling op 1 augustus van een bepaald schooljaar acht jaar is, hij in het kader van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer het gehele schooljaar als acht jaar wordt aangemerkt, ook al wordt de leerling halverwege het schooljaar negen jaar. Er hoeft dan ook maar één beschikking voor het gehele schooljaar te worden afgegeven.

Het recht op leerlingenvervoer staat overigens in geen relatie tot een bepaalde leeftijdgrens. Toelating en inschrijving bij een school volstaat.

Artikel 16. Andere vergoedingen
Als kan worden aangetoond dat een aanvrager van leerlingenvervoer via een andere weg (bijvoorbeeld via de werkgever) vergoeding ontvangt voor de kosten van het vervoer naar school, mag de gemeente die vergoeding aftrekken van de bekostiging die de aanvrager zou hebben gekregen op basis van de verordening leerlingenvervoer. Ook is het mogelijk deze vergoeding als bijdrage in rekening te brengen, wanneer het om aangepast vervoer gaat dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen.

Het bovenstaande geldt echter niet voor vergoedingen die – op aanvraag – aan ouders van schoolgaande kinderen in het voortgezet onderwijs worden verstrekt op basis van de Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten. Deze vergoeding is opgebouwd uit verschillende componenten, zoals lesgeld, en is zeker niet uitsluitend bestemd voor reiskosten. Daarom wordt deze vergoeding niet verrekend met de vervoersvoorziening.

Artikel 17. Schooltijden en wachttijden
Eerste lid
Het vervoer vindt plaats in aansluiting op het begin en einde van de schooldag, zoals aangegeven in de schoolgids van de school. Alleen wanneer de leerplichtige leerling door een structurele handicap slechts een deel van het onderwijsprogramma kan volgen, kan er in een voorkomend geval tijdens de schooltijd vervoerd worden. Sociale omstandigheden, lichamelijke problemen van tijdelijke aard of leeftijd zijn geen grond voor het vervoer tijdens schooltijd. De ouders dienen hun verzoek om een vervoersvoorziening op deze afwijkende tijden te onderbouwen door:

- een verklaring van de leerplichtambtenaar, waaruit een leerplichtakkoord blijkt;
- een opbouwschema om te komen tot een volledig schoolprogramma/onderwijstijd;
- een verklaring van de (directie van de) school waaruit de medische noodzaak blijkt; of
- een verklaring van een deskundige (bijvoorbeeld een arts, psycholoog of orthopedagoog) al dan niet door het college ingewonnen, waaruit de medische onmogelijkheid blijkt om de volledige schooltijden te volgen.

In alle andere situaties zijn ouders zelf verantwoordelijk voor de schoolgang van hun kind. Vervoer dat nodig is in verband met een activiteit van de school (sportdag, excursie, sinterklaas- of andersoortige feestdagviering) vallen buiten het leerlingenvervoer.

Tweede en derde lid
In het voortgezet speciaal onderwijs en het regulier voortgezet onderwijs kan het voorkomen, dat er binnen de vaste schooltijden gewerkt wordt met lesroosters. Ook in dat geval vindt het vervoer in principe plaats op het begin en het einde van de schooldag volgens de schoolgids. Het college kan, ingeval van aangepast vervoer, echter overwegen om dan een wachttijd te hanteren, waarbij leerlingen op elkaar wachten, dan wel eerder op school zijn. Hierdoor kan het vervoer toch gecombineerd worden.

De gemeente zal indien mogelijk proberen de leerlingen met afwijkende schooltijden van één of meerdere scholen gezamenlijk te vervoeren, wanneer de begin- en/of eindtijden nagenoeg hetzelfde zijn (zie artikel 1 het begrip ‘reistijd’). Het vervoer op afwijkende tijden kan leiden tot individueel aangepast vervoer buiten schooltijden en dat brengt extra vervoerskosten met zich mee. Gemeenten zijn hier in principe niet toe verplicht, tenzij de leerling een gedeeltelijke vrijstelling van de leerplicht heeft.

Artikel 18. Tijdelijk verblijf buiten de gemeente
Als ouders voorzien dat de leerling mogelijk langer dan zes weken in de andere gemeente blijft wonen, is het raadzaam dat zij direct een aanvraag indienen voor leerlingenvervoer bij die andere gemeente. Belangrijk voor ouders is dat de meeste gemeenten het criterium van de dichtstbijzijnde toegankelijke school toepassen. Dit zal meestal betekenen dat de

aanvraag bij de andere gemeente niet zal worden goedgekeurd tenzij er een beroep wordt gedaan op een hardheidsclausule.

Vakantie van de ouders geldt overigens niet als reden voor noodzakelijke opvang van de leerling elders.

Artikel 19. Vervoersvoorziening naar stageadres
Eerste en tweede lid
Een stage kan deel uitmaken van het onderwijsprogramma van scholen voor voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs. In het arbeidsmarktgerichte uitstroomprofiel van het voortgezet speciaal onderwijs is voor leerlingen vanaf 14 jaar minstens één stage op ten hoogste vier dagen per week zelfs verplicht (artikel 17, eerste lid, van de WEC). Wanneer de stage is opgenomen in de schoolgids van de school is het stageadres aan te merken als ‘school’. Komt de leerling in aanmerking voor een vervoersvoorziening naar de school waar hij staat ingeschreven, dan bestaat er in beginsel ook aanspraak op leerlingenvervoer naar het stageadres.

Voor stagevervoer moet een aparte aanvraag worden ingediend.

Derde tot en met vijfde lid
Het college kan daarbij vragen om een stageovereenkomst. Aangezien stage in feite een verlenging van de schoolactiviteit is, komen de dagen en tijden, waarvoor de vervoersvoorziening wordt verstrekt overeen met de reguliere schooltijden. Naar analogie van ‘dichtstbijzijnde toegankelijke school’ wordt slechts een vervoersvoorziening verstrekt naar de dichtstbijzijnde toegankelijke stage en naar één stage-locatie. Om de vervoerskosten voor de gemeente te kunnen beheersen, is in artikel 19 bepaald, dat de stage op de route van de woning naar de school moet zijn gelegen, tenzij dit voor de leerling onmogelijk blijkt. Hiervoor kan het college een maximale afstand van de woning of de school bepalen.

De gemeente kan tijdens het overleg scholen er op attenderen dat stageplaatsing financiële gevolgen kan hebben voor gemeenten. Scholen kunnen dit aspect dan mee laten wegen door een stageplek te zoeken zo dicht mogelijk bij huis, of op de route van het leerlingenvervoer.

Stage is een opstap naar deelname in het maatschappelijk verkeer. Bij het onderzoek naar wat passend vervoer is voor de leerling kan voor de stage een andere vervoersvoorziening worden verstrekt, dan naar de school van de leerling. Het doel blijft om zo zelfstandig mogelijk te reizen.

Artikel 20. Vervoersvoorziening van en naar opvangadres
De wetgever definieert leerlingenvervoer als het vervoer tussen uitsluitend de woning en de school. Het kan echter noodzakelijk zijn dat de leerling voor of na school op een opvangadres verblijft (oppas, familie, BSO), bijvoorbeeld in verband met de werktijden van de ouders.

§ 4. Onderzoeksfase: verstrekking aard en omvang van de vervoersvoorziening

Paragraaf 4 komt aan de orde als de beoordeling ter bepaling of er recht is op een vergoeding vastgesteld is (paragraaf 3). In de onderzoeksfase (paragraaf 4) wordt onderzocht welke goedkoopste passende vervoersvoorziening wordt bekostigd. Bij dit onderzoek staan de mogelijkheden en behoeften van de leerling en de zelfredzaamheid van het gezin om zo zelfstandig mogelijk te reizen centraal alsmede de vervoersontwikkeling van de leerling. Deze onderzoeksfase treedt pas in werking als uit de beoordelingsfase een positief besluit volgt.

Artikel 21. Verstrekking van de vervoersvoorziening
Eerste lid
Bij het onderzoek naar wat passend vervoer is voor een leerling wordt uitgegaan van hoe de leerling zo zelfstandig mogelijk van en naar zijn school kan reizen. Wanneer een leerling nog niet zelfstandig kan reizen is, vanaf de leeftijd van 9 jaar, in het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor de leerling beschreven welke mogelijkheden er zijn om de leerling zelfstandiger te laten reizen, wat hiervoor nodig is, welke periode hiervoor gepland is, wat ouders hierin kunnen betekenen en waar de gemeente ondersteunt. Dit vervoersontwikkelingsplan wordt betrokken bij het onderzoek naar de reismogelijkheden.

Bij dit onderzoek kan ook het advies van deskundigen van belang zijn. In samenspraak met het samenwerkingsverband wordt bepaald wie het college in dergelijke situaties als deskundige kan adviseren (zie artikel 5).

Tweede lid
Uit het onderzoek naar de zelfstandigste manier van reizen van de leerlingen kan naar voren komen, dat de leerling niet in staat is alleen met de fiets of het openbaar vervoer te reizen. Dit kan te maken hebben met de leeftijd van de leerling en/of de beperkingen, die de handicap van de leerling met zich mee brengt. In dat geval worden ook de vervoerskosten van de begeleider vergoed voor zover de begeleider met de leerling meereist.

Soms is begeleiding in het aangepast vervoer noodzakelijk, bijvoorbeeld wanneer een leerling verzorging nodig heeft, of in het geval een leerling bepaald ongewenst gedrag vertoont. In dit geval worden eveneens alleen de kosten van het vervoer die aan deze begeleiding verbonden zijn vergoed. Ook kan de gemeente een plaats beschikbaar stellen in het aangepast vervoer. Salariskosten worden niet vergoed.

Voor medische begeleiding tijdens het vervoer is de gemeente niet verantwoordelijk.

Artikel 22. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer en vervoer per fiets
Eerste lid
Deze vergoeding kan worden verstrekt voor de leerling die een basisschool of school voor speciaal basisonderwijs (artikel 4 van de WPO) of een school voor speciaal onderwijs (artikel 4 van de WEC) bezoekt. De wet kent in artikel 4 van de WEC en artikel 4 van de WVO niet de mogelijkheid om het zelfstandig reizen van leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs en het voortgezet onderwijs te vergoeden. Een gemeente kan hier uiteraard, bijvoorbeeld ter stimulans om zelfstandig te gaan reizen, in haar eigen verordening ruimer mee om gaan.

De gemeente bekostigt de goedkoopst mogelijke wijze van openbaar vervoer. Het gaat hierbij om de kosten die met de OV-chipkaart (of eventueel een andere, binnen de gemeente of regio geldende betaalmogelijkheid) worden gemaakt, rekening houdend met kortingen die voor de leerling binnen het systeem kunnen gelden.

Tweede lid
Het tweede lid bepaalt dat een fietsvergoeding kan worden verstrekt. Het college dient dan van oordeel te zijn dat de leerling, al dan niet onder begeleiding, gebruik kan maken van het vervoer per fiets. Hierbij worden dan factoren als leeftijd, eventuele handicap, de veiligheid van de route en de afstand in overweging genomen. Het is mogelijk een fietsvergoeding voor de zomermaanden te verstrekken en een andere vervoersvoorziening voor de overige maanden toe te kennen.

Derde lid
Het derde lid bepaalt de wijze van de berekening van de OV vergoeding.

Vierde lid
De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer. Dit wordt gemeten langs de kortste fiets- route conform AMWB routeplanner.

Artikel 23. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer of vervoer per fiets ten behoeve van een begeleider
Eerste lid
In een aantal gevallen zal blijken dat het voor een leerling niet mogelijk is zelfstandig met het openbaar vervoer of de fiets te reizen.

Leerling is jonger dan negen jaar
In artikel 23 is bepaald dat ouders van leerlingen van het primair onderwijs en speciaal onderwijs in aanmerking komen voor bekostiging van de vervoerskosten, als de afstand van de woning naar de school meer dan zes kilometer is. Als daarbij de leerling jonger dan negen jaar is, en de ouders op een voor het college bevredigende wijze kunnen aantonen dat het kind niet in staat is zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik te maken, komen de ouders in aanmerking voor de bekostiging van de vervoerskosten voor een begeleider. Hierbij kan men denken aan de volgende situaties:

- de leerling moet een of meerdere malen overstappen;
- de route van het uitstappunt van de bus naar de school kent gevaarlijke punten;
- het is voor de leerling door zijn handicap niet veilig om alleen naar school te fietsen.

In dit verband is artikel 15 van belang. Indien de leerling op 1 augustus van het schooljaar acht jaar is, geldt voor het hele schooljaar dat de leerling als acht jaar wordt aangemerkt, ook al wordt de leerling in de loop van het schooljaar negen jaar. De grens van negen jaar is gebaseerd op onderzoek (2001). Over het algemeen, zo bleek, kan een kind van negen jaar zonder begeleiding alleen met de fiets over straat.

Structurele handicap
Ouders van leerlingen die door hun structurele handicap niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, komen in aanmerking voor bekostiging van de vervoerskosten voor de leerling én een begeleider, ongeacht de afstand van de woning naar de school.

Het gaat om de vraag of de leerling, door zijn handicap, al dan niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kan maken.
Zo zijn er situaties denkbaar waarbij een leerling met een bepaalde structurele handicap wel degelijk zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen. Een gewenningsperiode zal dan meestal noodzakelijk zijn, waarbij de leerling de gelegenheid krijgt de weg te leren kennen, om leert gaan met de OV-chipkaart en dergelijke.
Bij de aanvraag dienen ouders verklaringen van deskundigen te overleggen. Het college kan ook advies van onafhankelijke deskundigen inwinnen (zie artikel 5).

Wanneer er sprake is van een tijdelijke handicap (bijvoorbeeld een gebroken been) valt het vervoer van de leerling onder de verantwoordelijkheid van de ouders. Echter, wanneer de leerling een groot gedeelte van het schooljaar in verband met – bijvoorbeeld – herstel van een operatie en/of revalidatie niet of niet zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen, kunnen ouders een aanvraag voor een vervoersvoorziening indienen. Als criterium kan een termijn van langer dan drie maanden worden aangehouden. Toen de Wet op de (re)integratie arbeidsgehandicapten nog van kracht was werd ook een termijn van drie maanden aangehouden vóórdat er sprake kon zijn van een vervoersvergoeding.

Begeleiding
Begeleiding in het vervoer is primair een taak van de ouders. Als zij niet in staat zijn hun kind te begeleiden, dienen zij zelf voor een oplossing te zorgen. Zo kan ook een familielid, een

kennis, een oppas, een van de buren, een ouder van een andere leerling of een klassenassistent de leerling begeleiden. Met de begeleiding van een jongere leerling door een oudere leerling moet uiteraard heel omzichtig worden omgegaan. Een en ander hangt af van factoren als leeftijd, verkeerssituaties en dergelijke.

Wie de leerling ook begeleidt, de bekostiging vindt plaats aan de ouders van de leerling voor het deel van de reis, dat de leerling begeleidt wordt. Als een begeleider meer dan een leerling tegelijk begeleidt, wordt de begeleider slechts één maal bekostigd. Dit sluit aan bij de systematiek, dat in het aangepast vervoer ook alleen het deel van de reis betaald wordt, dat de leerling meereist.

Tweede lid
Voor de toelichting over de fietskilometervergoeding zie artikel 22, derde lid.

Artikel 24. Vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer
Eerste lid
Een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer dient in principe slechts in uitzonderingsgevallen te worden versterkt. Deze uitzonderingen zijn in artikel 24 vastgelegd.

Onderdeel a
Bij een reisduur tot anderhalf uur met het openbaar vervoer komt de vrijheid van de ouders om voor een bepaalde school te kiezen niet in de knel. Er kan aangepast vervoer worden aangeboden, wanneer de reistijd met aangepast vervoer, de reistijd ten opzichte van het openbaar vervoer met 50% of meer kan worden teruggebracht. Van belang is dat via individuele meting die conclusie kan worden getrokken. Overigens is het niet zo, dat de ouders in voorkomend geval van het college kunnen eisen dat de totale reistijd ook daadwerkelijk tot 50% of minder wordt teruggebracht. Het aangepast vervoer wordt veelal in combinatie van een aantal leerlingen georganiseerd. De reistijd is dan meestal langer, dan gemeten op individuele basis. Van belang is hier de omschrijving van het begrip ‘reistijd’ (zie artikel 1).

De praktijk leert dat leerlingen, ongeacht de manier waarop zij de afstand naar school overbruggen, zo’n tien minuten vóór de aanvang van de lessen op het schoolplein aankomen. Het ligt voor de hand deze tijd uit te sluiten van de reistijd. De eventuele wachttijd voor het openbaar vervoer aan het einde van de schooldag wordt wel meegerekend. Wanneer een leerling met aangepast vervoer wordt vervoerd, is er tijd nodig de school te verlaten en in de taxi(bus) te stappen. Het is in dit geval dan ook redelijk enige tijd (tien minuten) op te tellen bij de berekende duur van de rit (zie ABRvS 5 oktober 1990, nr. R03.90.6236/86538).

Het kan voorkomen dat voor de heenreis (woning-school) de reistijd van anderhalf uur met het openbaar vervoer overschreden wordt, terwijl dit voor de terugreis niet het geval is (of vice versa). In een dergelijk geval wordt er voor de heenreis aangepast vervoer toegekend, en voor de terugreis bekostiging op basis van openbaar vervoer.

Overigens kunnen ouders, als zij op basis van het criterium reistijd aanspraak op aangepast vervoer maken, niet van het college eisen dat de totale reistijd ook daadwerkelijk tot 50% of minder wordt teruggebracht.

Onderdeel b
In een aantal gemeenten ontbreekt openbaar vervoer geheel of rijdt zo weinig frequent dat leerlingen daar geen gebruik van kunnen maken voor het vervoer van de woning naar de school of terug. In dat geval kan het college allereerst het volgende overwegen:

- de vervoersonderneming verzoeken om wijzigingen aan te brengen in de dienstregeling, zodat het openbaar vervoer bruikbaar wordt voor het reizen naar de school en terug;
- het bevoegd gezag van de school verzoeken de schooltijden (beter) af te stemmen op de dienstregeling van het openbaar vervoer.

Overigens biedt artikel 24, het eerste lid, aanhef en onderdeel b, het college de mogelijkheid om te beoordelen of de leerling in staat mag worden geacht met de fiets naar school te gaan (zie artikel 22).

Onderdeel c
De ouders dienen op een voor de gemeente bevredigende wijze aan te tonen dat het hun onmogelijk is hun kind in het openbaar vervoer te begeleiden, of dat deze begeleiding tot ernstige benadeling van het gezin zou leiden. Van ouders wordt ook verwacht dat zij allereerst zelf een oplossing zoeken voor het (laten) begeleiden van hun kinderen, wanneer dit nodig is (zie artikel 23).

In de toelichting op het amendement van de Kamerleden Dijkgraaf en Ferrier van 5 maart 2012, dat tot een wetswijziging heeft geleid, staat een en ander als volgt omschreven: “De inzet die van ouders wordt gevraagd moet redelijk zijn. Van ouders mag uiteraard een bepaalde mate van inzet verwacht worden, maar die inzet mag niet zover gaan dat de mogelijkheid van leerlingenvervoer illusoir wordt.” Met de term ‘leerlingenvervoer’ zal overigens ‘aangepast vervoer’ bedoeld zijn. Per ouder(paar) en per aanvraag zal het college moeten beoordelen of de gevraagde inzet redelijk is.

Onderdeel d
Als de leerling door zijn structurele handicap niet in staat is, zelfs niet onder begeleiding, van het openbaar vervoer gebruik te maken, verstrekt het college een voorziening in de vorm van aangepast vervoer.

Artikel 25. Bekostiging op basis van de kosten van eigen vervoer
Artikel 25 geeft nadere regels voor de bekostiging van het eigen vervoer. Hiervan is sprake wanneer ouders de leerlingen zelf naar school vervoeren of laten vervoeren met een eigen vervoermiddel (auto, bromfiets, etc.), of wanneer een leerling gebruikmaakt van de fiets.

Eerste lid
Als ouders de leerling zelf wensen te (laten) vervoeren, is toestemming van het college noodzakelijk. Een belangrijke maatstaf voor toestemming kan zijn dat de bekostiging van het vervoer door de ouders voor de gemeente goedkoper is. Daarvan is in ieder geval geen sprake als de leerling in aanmerking komt voor een voorziening in de vorm van aangepast vervoer, en er is plaats in een busje dat toch al rijdt.
Het college kan ouders ook vragen of zij bereid zijn de leerlingen naar school te vervoeren. Verplichten is echter niet toegestaan.

Tweede lid
De bekostiging van het eigen vervoer is gerelateerd aan de voorziening waar de ouders in principe op basis van de bepalingen in de Verordening bekostiging leerlingenvervoer voor in aanmerking komen:

Onderdeel a
Als ouders aanspraak maken op bekostiging op basis van de kosten van de fiets en zij de leerling, met toestemming van of op verzoek van het college, zelf vervoeren, dan keert het college bekostiging uit op basis van de kosten van het vervoer per fiets.

Ingeval zij in aanmerking zouden komen voor een vergoeding van het fietsvervoer met begeleiding, wordt slechts de vergoeding voor alleen de leerling verstrekt. Het verstrekken van een vergoeding voor een begeleider heeft slechts zin als er daadwerkelijk meegereisd wordt. Dat kan er immers toe leiden, dat de leerling van de begeleider leert en na enige tijd zelfstandig kan reizen. Het uitbetalen van de fietsvergoeding voor een begeleider, indien met het eigen vervoer wordt gereisd, draagt niet bij aan het mogelijke resultaat, dat de leerling op termijn eventueel zelfstandig naar school kan fietsen.

Voor de toelichting over de fietskilometervergoeding zie artikel 22, derde lid.

Onderdeel b
Als ouders aanspraak maken op bekostiging op basis van de kosten van openbaar vervoer en zij de leerling, met toestemming van op of verzoek van het college, zelf vervoeren, dan keert het college bekostiging uit op basis van de kosten van het openbaar vervoer. Het college gaat na wat voor de te overbruggen afstand betaald zou moeten worden, wanneer de leerling gebruik zou maken van het openbaar vervoer. Hierbij wordt het meest goedkope tarief als uitgangspunt genomen. Ingeval ouders kiezen voor het eigen vervoer, terwijl ze in principe in aanmerking zouden komen voor een vergoeding van het openbaar vervoer met begeleiding, wordt slechts de vergoeding voor alleen de leerling verstrekt. Het verstrekken van een vergoeding voor een begeleider in het openbaar vervoer heeft slechts zin als er daadwerkelijk meegereisd wordt in het openbaar vervoer. Dat kan er immers toe leiden, dat de leerling van de begeleider leert en na enige tijd zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen. Het uitbetalen van de openbaar vervoer kosten voor een begeleider, indien met het eigen vervoer wordt gereisd, draagt niet bij aan het mogelijke resultaat, dat de leerling op termijn eventueel zelfstandig met het openbaar vervoer zal reizen.

Onderdeel c
Als ouders in aanmerking komen voor een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer en zij met toestemming van op of verzoek van het college de leerling zelf vervoeren, wordt een vergoeding per kilometer verstrekt. De hoogte van deze kilometervergoeding was voorheen afgeleid van de Reisregeling binnenland. Deze regeling is op 1 januari 2020 beëindigd. De laatstgenoemde kilometervergoeding in de Reisregeling Binnenland bedroeg € 0,37. Dit werd verstrekt over de kilometers, die de leerling reist (’s morgens enkele reis en ’s middags enkele reis). Met het verdwijnen van de Reisregeling Binnenland is het reëel om voor de kilometervergoeding aan te sluiten bij de algemeen gebruikelijke belastingvrije kilometervergoeding (peil 01-01-2020: € 0,19) gerekend over de kortste afstand tussen de woning en de school. Omdat dit vrijwel gelijk is aan de helft van de voormalige vergoeding dient ’s morgens ook de retourreis en ’s middags ook de heenreis van de chauffeur vergoed te worden. Voor gemeenten die een vergoeding verstrekken op basis van beladen kilometers is de vergoeding dan twee keer de belastingvrije kilometervergoeding. In het geval gemeenten het zogenaamde schijvenmodel hanteren wordt de heen- en terugreis tweemaal vergoed.

Geen vergoeding wordt verstrekt wanneer de leerling ook tussen de middag wordt vervoerd.

Derde lid
Het derde lid bepaalt dat ouders aanspraak maken op bekostiging op basis van een kilometervergoeding als zij – na toestemming van het college – meer dan één leerling tegelijk vervoeren. Dit geldt ook wanneer ouders in principe slechts aanspraak maken op bekostiging op basis van de kosten van openbaar vervoer. De kilometervergoeding geldt voor de auto, en wordt niet per leerling verstrekt.

Vierde lid
Wanneer ouders toestemming vragen meerdere kinderen met een eigen busje te vervoeren, kan het college bij wijze van uitzondering op grond van artikel 31 (de zogenaamde

hardheidsclausule) een andere bekostiging vaststellen. Dit vervoer kan goedkoper zijn dan aangepast vervoer per leerling.

Artikel 26. Bekostiging andere passende vervoersvoorziening
Het kan voorkomen, dat een leerling of een ouder op een andere manier kan of wenst te reizen, dan de reeds beschreven vervoerswijzen, als hij daarvoor een geschikt vervoermiddel heeft. Artikel 26 maakt het mogelijk dit maatwerk toe te passen en de vergoeding zodoende te laten aansluiten bij de vermogens van de leerling en/of de ouder. Het kan er tevens toe bijdragen, dat het zelfstandig reizen wordt gestimuleerd.

Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een handbike, elektrische fiets, bakfiets. Het college kan besluiten ouders hierin tegemoet te komen, mits de kosten van dit vervoermiddel niet uitstijgen boven de kosten van het openbaar vervoer naar de school.

Artikel 27. Vervoersvoorziening voor weekeinde en vakantie
Eerste tot en met derde lid
Artikel 4, zesde lid, van de WEC geeft aan in de verordening bepalingen op te nemen voor het weekeinde- en vakantievervoer. In artikel 27 wordt hier invulling aan gegeven.

Artikel 27 bevat twee belangrijke componenten:
1- Een vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie wordt alleen verstrekt als het verblijf van de leerling in een internaat of een pleeggezin noodzakelijk is met het oog op het volgen van passend (voortgezet) speciaal onderwijs. Zo is het bepaald in de WEC.

   Doorslaggevend is de directe relatie tussen het verblijf in een internaat of pleeggezin en het volgen van passend onderwijs op een school die ver van de woning is gelegen. Dit betekent dat het college geen vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie toekent, als de leerling passend onderwijs kan volgen op een school die redelijkerwijs met dagelijks vervoer vanuit het ouderlijk huis bereikt kan worden. Ook betekent dit dat er geen vervoersvoorziening van en naar de woning van de ouders wordt verstrekt als de leerling om medische of sociale redenen in een internaat of pleeggezin verblijft, en daar in de buurt een school bezoekt. De gemeente dient na te gaan op welke gronden een leerling op een internaat of bij een pleeggezin is geplaatst.

   Ouders van leerlingen van het regulier en speciaal basisonderwijs en van het regulier voortgezet onderwijs komen niet in aanmerking voor een vervoersvoorziening voor het weekeinde of de vakantie.

2- Het college van de gemeente waar de ouders wonen verstrekt de vervoersvoorziening voor het weekeinde- en vakantievervoer, als de ouders daarvoor in aanmerking komen. Zo is het bepaald in de WEC. Het college van de gemeente waar de leerling in een internaat of een pleeggezin verblijft heeft hierin geen rol. Wanneer de leerling in aanmerking komt voor dagelijks vervoer van het internaat of pleeggezin naar de school en terug, verstrekt het college van de gemeente waar de leerling in het internaat of het pleeggezin verblijft deze voorziening.

Vierde lid
Het vierde lid geeft aan dat artikel 24, eerste lid, aanhef en onder a, niet van toepassing is. Verder geldt het volgende:
- Alleen die leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs komen in aanmerking voor een vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie, die wegens hun structurele handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

- Voor de toekenning is bekostiging van de kosten van openbaar vervoer het uitgangspunt.
- Het college bekostigt ook de kosten van het openbaar vervoer voor een begeleider, als de leerling wegens zijn structurele handicap of leeftijd niet in staat is zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik te maken (zie artikel 22).
- Het college verstrekt een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer als:
  a. openbaar vervoer ontbreekt;
  b. begeleiding in het openbaar vervoer niet mogelijk is;
  c. de leerling wegens zijn structurele handicap niet in staat is – ook niet onder begeleiding – van het openbaar vervoer gebruik te maken (zie artikel 23).

Een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer wordt in dit geval niet verstrekt als de leerling met gebruikmaking van openbaar vervoer meer dan anderhalf uur onderweg is. Het college kan toestaan dat de ouders de leerling zelf vervoeren of laten vervoeren. De bekostiging is dan afhankelijk van de vervoersvoorziening waarop de ouders aanspraak zouden maken (zie artikel 24).

Artikel 28. Eigen bijdrage in de vorm van een drempelbedrag
Eerste en tweede lid
Artikel 4, zevende lid, van de WPO biedt gemeenten de mogelijkheid een drempelbedrag bij ouders in rekening te brengen. De wetgever heeft bedoeld de ouders verantwoordelijk te laten zijn voor een bepaald deel van de (werkelijk gemaakte) kosten van het vervoer, de zogenaamde drempel. Het bedrag wordt per leerling in rekening gebracht, tenzij ouders meer dan één eigen kind met het eigen vervoer vervoeren en hiervoor een kilometervergoeding ontvangen. Dan wordt er per auto een drempelbedrag geheven (ABRvS 19 juli 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1959). Als een leerling slechts voor een deel van het schooljaar een vervoersvoorziening wordt toegekend, wordt het drempelbedrag naar evenredigheid in rekening gebracht. Dit geldt ook wanneer alleen voor de heen- of terugreis een vervoersvoorziening wordt toegekend, of voor enkele dagen per week.

Bij het drempelbedrag is de ouderlijke bijdrage gekoppeld aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens, dat wil zeggen de afstand van de woning tot de school waarboven aanspraak kan bestaan op een vervoersvoorziening. Invoering van het drempelbedrag houdt in dat de kosten van het openbaar vervoer tot aan deze kilometergrens voor rekening van de ouders komen. Artikel 4, zevende lid, van de WPO stelt een afstand van zes kilometer als bovengrens. Deze afstand wordt in de Verordening bekostiging leerlingenvervoer aangehouden.

Doelgroep voor het drempelbedrag zijn de ouders van leerlingen van scholen voor basisonderwijs of speciale scholen voor basisonderwijs, die een gezamenlijk inkomen hebben dat boven een bepaalde grens uitkomt. Een uitzondering geldt voor leerlingen die wegens hun structurele handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, of vanwege een zodanige handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Aan hun ouders mag geen drempelbedrag gevraagd worden. Voor deze leerlingen geldt ook geen kilometergrens als voorwaarde voor een vervoersvoorziening. Aan ouders van leerlingen die een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs bezoeken kan geen drempelbedrag worden opgelegd, aangezien de WEC deze mogelijkheid niet biedt.

Onder ‘inkomen’ moet worden verstaan: het inkomensgegeven, zoals bedoeld in artikel 26, aanhef en onder e, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen in het peiljaar.
De inkomensgrens voor het drempelbedrag en de wijze van indexering zijn bepaald in artikel 4, zevende lid, van de WPO.

Als peiljaar moet worden aangemerkt het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin het schooljaar waarvoor bekostiging van de vervoerskosten wordt

gevraagd, begint (zie artikel 1). Als grenswaarde wordt in de wet een gezamenlijk inkomen genoemd van € 17.700,- voor het school jaar 1998-1999; dit bedrag moet per 1 januari 1999 jaarlijks worden geïndexeerd op een voorgeschreven wijze. In de modelverordening is de grenswaarde van het gezamenlijk inkomen voor het heffen van een drempelbedrag voor het schooljaar 2020-2021 (dus voor het peiljaar 2018) vastgesteld op € 27.000,-.

Derde lid
Als een drempelbedrag wordt ingevoerd, is de gemeente voor de berekening van de hoogte daarvan gebonden aan de wet. Er kan niet worden gewerkt met een fictief bedrag. Het gaat om de kosten van het openbaar vervoer die zouden worden gemaakt om de afstand tot aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens te overbruggen. De kosten van het openbaar vervoer worden berekend, die met de OV-chipkaart (of eventueel een andere, binnen de gemeente of regio geldende betaalmogelijkheid) zouden worden gemaakt, rekening houdend met kortingen die voor de leerling binnen het systeem kunnen gelden.

Bij de vaststelling van de hoogte van het drempelbedrag is het niet van belang of de leerling daadwerkelijk gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Ook wanneer de leerling gebruikmaakt van aangepast vervoer, of wanneer er geen openbaar vervoer aanwezig is, dienen de ouders de kosten van het openbaar vervoer over de afstand tot aan de door de gemeente gestelde kilometergrens zelf te dragen. In dat geval wordt uitgegaan van de meest gangbare, voor de leerling toegankelijke route, en gerekend met een OV-prijs die geldt binnen het betreffende vervoersgebied.

Afwijkende bepalingen
Het heffen van een drempelbedrag is in de WPO een ‘kan’-bepaling. Dat wil zeggen, dat het college ervan kan afzien een eigen bijdrage te vragen. Het college kan de ouders altijd in positieve zin tegemoet komen, maar er zijn grenzen aan wat het college ouders mag opleggen. Het is bijvoorbeeld mogelijk om voor scholen voor speciaal basisonderwijs een andere kilometergrens te hanteren dan voor reguliere basisscholen. Ook kan de gemeente het drempelbedrag wel voor het ene maar niet voor het andere schooltype invoeren.

Wanneer aan meerdere kinderen van een gezin een vervoersvoorziening is toegekend, en daarbij het inkomen van de ouders relatief laag is, kan het drempelbedrag een grote financiële belasting betekenen. De gemeente kan bepalen dat het drempelbedrag een beperkt aantal keer per gezin geheven wordt.

Aantonen van het inkomen
Als de gemeente zelf geen inzage kan verkrijgen in de inkomensgegevens kunnen aanvragers een kopie van de belastingaanslag sturen om het inkomen aan te tonen. Ouders kunnen ook een inkomensverklaring opvragen bij de belastingdienst.

Wanneer ouders weigeren de gevraagde informatie over hun inkomen te verstrekken, wordt op grond van artikel 4:15 van de Awb de beslistermijn opgeschort tot de dag waarop de aanvraag met de ontbrekende gegevens is aangevuld, of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken. In het laatste geval kan het college besluiten de aanvraag niet in behandeling te nemen. De aanvragers worden hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld (zie artikel 6).

Als het gezamenlijk inkomen van het peiljaar nog niet bekend is, kan het derde jaar voorafgaande aan het desbetreffende schooljaar als voorlopig uitgangspunt worden gehanteerd. In een later stadium, als het inkomen van het peiljaar wel bekend is, kan een definitieve berekening worden gemaakt.

Structurele daling van inkomen
Wanneer het inkomen van de betrokken ouders in de periode die ligt tussen het peiljaar en het jaar waarin de aanvraag wordt ingediend op een structurele wijze is gedaald, is het redelijk om in het voordeel van de ouders een later peiljaar te kiezen door gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 31. Om te bepalen in welk geval het redelijk is van de peildatum af te wijken, kan artikel 6.12 van de Wet studiefinanciering als richtsnoer dienen.

Pleegouders
Pleegouders kunnen als 'ouders' in de zin van de verordening worden aangemerkt (zie artikel 1). Zij kunnen dus, als zij voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor een vervoervoorziening. In de uitspraak van 31 augustus 1993 (nr. R03.93.1702 en nr. R03.93.1773) vindt de Afdeling het redelijk dat als de verzorgers pleegouders zijn, hun ook het drempelbedrag in rekening gebracht kan worden. (Uiteraard hebben gemeenten de vrijheid om op dit punt gebruik te maken van de hardheidsclausule in artikel 31).

In tegenstelling tot de vrijwillige plaatsing zijn de natuurlijke ouders bij een justitiële plaatsing niet meer aan te spreken voor de extra kosten, tenzij de natuurlijke ouders en niet de pleegouders de aanvraag hebben ingediend.

In de bekostiging op basis van de Regeling vrijwillige pleegzorg zit in het algemeen geen component voor de kosten van het schoolbezoek, die door de gemeente in mindering gebracht kan worden op de gemeentelijke bekostiging voor het leerlingenvervoer. Pleegouders die bekostiging ontvangen op basis van de Regeling vrijwillige pleegzorg, dienen bij een honorering van hun aanvraag tot bekostiging van de kosten van het leerlingenvervoer door de gemeente ook het drempelbedrag per schooljaar aan de gemeente te betalen, als hun inkomen boven de inkomensgrens ligt. Tevens zullen de pleegouders de eventuele bijdrage naar financiële draagkracht aan de gemeente moeten voldoen. Eventueel kunnen zij deze kosten wel verhalen op de natuurlijke ouders of voogden van de leerling.

Voogdij-instellingen kunnen ook als 'ouder' worden aangemerkt. Zij kunnen tevens een aanvraag indienen. Bij hen kan echter geen drempelbedrag worden vastgesteld, omdat zij geen inkomen in de zin van de Wet op de inkomstenbelasting hebben. (Deze wet ziet op natuurlijke personen.)

Invordering drempelbedrag
Artikel 28 geeft de regels voor de invordering van het drempelbedrag. Wanneer het college zelf het vervoer verzorgt of laat verzorgen dienen de ouders die daarvoor in aanmerking komen het drempelbedrag aan de gemeente over te maken. Wanneer de ouders in gebreke blijven vervalt de aanspraak en wordt het vervoer stopgezet. Wanneer het college een bekostiging voor de vervoersvoorziening verstrekt, wordt hierop het drempelbedrag in mindering gebracht.

Zelfstandig reizen
Wanneer een leerling de overstap maakt van aangepast vervoer naar zelfstandig reizen met het openbaar vervoer of de fiets, kan de vergoeding hiervan wegvallen tegen het te betalen drempelbedrag. De gemeente kan bepalen dat het drempelbedrag dan niet of beperkt geheven wordt.

Vijfde lid
De ouders van gehandicapte leerlingen, die niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, zijn vrijgesteld van het betalen van een eigen bijdrage.

Artikel 29. Eigen bijdrage in de vorm van een draagkrachtafhankelijke bijdrage
Artikel 4, elfde lid, van de WPO biedt gemeenten de mogelijkheid een bijdrage te vragen in de kosten van het vervoer, wanneer de afstand tot de dichtstbijzijnde toegankelijke school meer is dan twintig kilometer. Deze bijdrage kan alleen worden gevraagd wanneer het een school voor regulier basisonderwijs betreft. De bijdrage is afhankelijk van de financiële draagkracht van de ouders.

Er wordt geen bijdrage gevraagd wanneer het gaat om leerlingen die wegens hun structurele handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, of vanwege een zodanige handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.
De draagkrachtafhankelijke bijdrage wordt per gezin geheven, in tegenstelling tot het drempelbedrag dat per leerling in rekening wordt gebracht.

In artikel 29 is gekozen voor een systeem waarin met een aantal inkomensblokken wordt gewerkt, waaraan een vooraf vastgestelde draagkrachtafhankelijke ouderlijke bijdrage is gekoppeld. Zowel de bedragen van de inkomensblokken als van de verschuldigde bijdrage worden geïndexeerd vastgesteld op een wijze die aansluit bij artikel 4 van de WPO.

Voor het aantonen van het inkomen, hoe om te gaan met een structurele daling van het inkomen, een aanvraag door pleegouders en de invordering (zie artikel 28).

De ouders van gehandicapte leerlingen, die niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, zijn vrijgesteld van het betalen van een eigen bijdrage.

§ 5. Slotbepalingen

Artikel 30. Beslissing college in gevallen waarin de regeling niet voorziet
In de Verordening bekostiging leerlingenvervoerzijn de hoofdlijnen voor de bekostiging van het leerlingenvervoer vastgelegd. Er kunnen zich echter concrete gevallen voordoen waarin de modelverordening niet voorziet. Te denken valt hierbij aan gemeenschappelijke afspraken met andere gemeenten, combinaties van openbaar vervoer met aangepast vervoer, varianten in het gebruik van eigen vervoer etc. Artikel 30 bepaalt dat het college in dergelijke situaties beslist. Redelijkheid is hierbij het uitgangspunt. Bij de besluitvorming dient in de geest van de wet en de modelverordening gehandeld te worden.

Artikel 31. Afwijken van bepalingen
Artikel 31 stelt dat het college slechts in voor ouders voordelige zin kan afwijken van de verordening. Met deze bepaling wordt aangesloten bij artikel 4, twaalfde lid, van de WPO, artikel 4, tiende lid, van de WEC en artikel 4, zevende lid, van de WVO. Van een afwijking in voor ouders gunstige zin kan bijvoorbeeld sprake zijn bij toekenning van bekostiging van openbaar vervoer voor een begeleider, toekenning van een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer, bekostiging van groepsvervoer dat is georganiseerd door de ouders, of toekenning van een vervoersvoorziening naar een verder weg gelegen school. De ouders dienen aan te tonen dat er sprake is van een bijzondere situatie.

NB: Het gaat hierbij uitsluitend om vervoer voor schoolbezoek ten behoeve van onderwijs, niet voor schoolbezoek ten behoeve van een medische behandeling bijvoorbeeld.

De Afdeling heeft in de casuïstiek nadere richtlijnen gegeven voor de toepassing van de hardheidsclausule:

- Hardheidsclausules hebben tot doel onbillijkheden van overwegende aard, die zich ten aanzien van personen bij een strikte toepassing van de bepalingen van de verordening zouden voordoen, weg te nemen. De toepassing ervan is niet aan enige beperking gebonden. Met alle feiten en omstandigheden kan rekening worden

gehouden, zoals bijvoorbeeld medische, pedagogische en sociale factoren (ABRvS 12 mei 1989, nr. R03.88.7057/Sp347/26-41).
- Door middel van toepassing van de hardheidsclausule kan van alle bepalingen van de verordening worden afgeweken, inclusief het heffen van het drempelbedrag (ABRvS 2 april 1990 R03.87.7147/58-43).

Advies van deskundigen
In artikel 31 wordt bepaald dat het college zo nodig advies vraagt van deskundigen ter zake (zie artikel 5).

Precedentwerking
Ter voorkoming van – ongewenste – precedentwerking moet de toepassing van de hardheidsclausule worden onderbouwd met argumenten die op de specifieke, concrete situatie van de ouders en/of de leerling betrekking hebben.

Artikel 33. Intrekking oude regeling
In artikel 33 wordt geen tijdstip vermeld waarop de oude verordening wordt ingetrokken. Dat is ook niet nodig. De datum waarop de oude regeling vervalt, is de datum waarop de nieuwe verordening in werking treedt.

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/03
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21-12-2021
Portefeuillehouder	H.P.J. Halewijn
Opsteller	J. N. Croese
Afdeling/team	SD/Beleid
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022

Kern van het voorstel
In het voorstel wordt een gewijzigde Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer voorgelegd ter besluitvorming. De huidige Verordening Leerlingenvervoer dateert uit 2016 en dient geactualiseerd te worden. Sinds 2016 zijn er namelijk veel ontwikkelingen geweest in het Sociaal Domein en specifiek in het Passend Onderwijs. Het doel van de nieuwe Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer is binnen de wettelijke kaders van het leerlingenvervoer een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid te realiseren van het regulier onderwijs (basis- en voortgezet), speciale scholen voor basisonderwijs en het (voortgezet) speciaal onderwijs voor leerlingen die vanwege hun beperking passend vervoer nodig hebben of recht hebben op een vergoeding voor het passend vervoer. Hierbij rekening houdend met de eigen kracht en het vergroten van de zelfredzaamheid van de leerling.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. De Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022 vast te stellen. 2. De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 in te trekken.

Bijlagen
RV. Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022 B1. Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Aanleiding De huidige Verordening Leerlingenvervoer dateert uit 2016 en dient geactualiseerd te worden. Sinds 2016 zijn er namelijk veel ontwikkelingen geweest in het Sociaal Domein en specifiek in het Passend Onderwijs. **Gewenst resultaat** Het doel van de nieuwe Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer is binnen de wettelijke kaders van het leerlingenvervoer een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid te realiseren van het regulier onderwijs (basis- en voortgezet), speciale scholen voor basisonderwijs en het (voortgezet) speciaal onderwijs voor leerlingen die vanwege hun beperking passend vervoer nodig hebben of recht hebben op een vergoeding voor het passend vervoer. Hierbij rekening houdend met de eigen kracht en het vergroten van de zelfredzaamheid van de leerling. De nieuwe Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer geeft uitvoering aan de wettelijke taakstelling van de gemeente. Naast voorschriften voor de wijze waarop ouders de aanvraag om een vervoerskostenvergoeding kunnen indienen, bevat deze verordening criteria aan de hand waarvan ouders aanspraak kunnen maken op een vervoersvoorziening. Uitgangspunt daarbij is dat de verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek van de leerling bij de ouders blijft. Tot slot is en blijft het uitgangspunt van de nieuwe Verordening om ouders en verzorgers financieel te ondersteunen in de kosten die zij moeten maken wanneer hun kind gebruik moet maken van een vorm van leerlingenvervoer. **Voorstel** <u>De citeertitel van de verordening is gewijzigd</u> In de nieuwe citeertitel van de verordening is het woord “bekostiging” opgenomen. Dit past bij de basisgedachte dat het bij het leerlingenvervoer in het beginsel om een bekostiging gaat. De huidige citeertitel zou ten onrechte kunnen doen vermoeden dat het vervoer van de leerlingen wordt geregeld. <u>De verordening heeft een nieuwe opzet</u> De verordening bekostiging leerlingenvervoer heeft een nieuwe opzet waarmee duidelijk wordt dat eerst het recht op een vergoeding moet worden vastgesteld (beoordelingsfase) en daarna wordt onderzocht welke vergoeding wordt verstrekt (onderzoeksfase). <u>De verordening biedt de mogelijkheid het gesprek aan te gaan over de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling</u> De gemeente stimuleert op alle mogelijke wijzen de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling. Een ontwikkelingsplan helpt om samen met de ouders en de leerling naar de toekomst te kijken. In de verordening staat opgenomen dat het College bij een eerste aanvraag in gesprek kan gaan met de ouders, desgewenst de leerling en een deskundige om de noodzakelijke vervoersvoorziening te onderzoeken. Het gaat hier dus om een optie, maar er hoeft niet verplicht een ontwikkelplan opgesteld te worden (zie artikel 7). <u>De verordening geeft een stevige impuls aan de samenwerking tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden</u> Door expliciet aandacht te besteden aan de verordening in een Op Overeenstemming Gericht Overleg (OOGO) wordt bevorderd dat het samenwerkingsverband en de gemeente elkaar meer spreken en er afspraken worden gemaakt over het leerlingenvervoer (zie artikel 5)

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)

Modelverordening 'Bekostiging leerlingenvervoer' is besproken tijdens een OOGO
Op het OOGO van regio Zaanstreek die in april 2021 heeft plaatsgevonden is de nieuwe modelverordening 'Bekostiging leerlingenvervoer' besproken. De volgende besluiten zijn toen genomen:

1. In te stemmen met het opnemen van de artikelen 5 en artikel 8 lid 4 van de modelverordening (VNG) in de gemeentelijke verordeningen bekostiging leerlingenvervoer.
2. Indien een nieuw ondersteuningsplan vastgesteld moet worden binnen samenwerkingsverband PO en VO, leerlingenvervoer integraal mee te nemen.

Het eerste besluit is verwerkt in de verordening. Het tweede besluit wordt ingezet indien nodig.

In de verordening zijn extra definities opgenomen

- Deskundige:
  Het college kan een deskundige raadplegen bij de beoordelings- of onderzoeksfase van de aanvraag van het leerlingenvervoer.
- Gehandicapte leerling:
  Deze definitie is opgenomen om meer eenduidigheid te geven over wat er onder een gehandicapte leerling wordt verstaan. Daarnaast is de definitie ook opgenomen om hem niet meer te hoeven specificeren in aparte artikelen.
- Ontwikkelingsperspectief:
  Als gevolg van de toegevoegde artikelen die gaan over de zelfstandigheid en de zelfredzaamheid van de leerling.
- OOGO:
  Als gevolg van de toegevoegde artikelen die het OOGO benoemen, waarbij het uitgangspunt is dat de samenwerkingsverbanden en de gemeente elkaar meer spreken en er meer afspraken gemaakt worden over het leerlingenvervoer.
- School:
  In deze verordening wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen primair en (speciaal) voorgezet onderwijs.
- Toelaatbaarheidsverklaring:
  Een verklaring die door een samenwerkingsverband wordt afgegeven over de toelaatbaarheid van een leerling tot een school voor speciaal (voorgezet) onderwijs.

In de verordening zijn extra artikelen opgenomen/gewijzigd

- Artikel 2. De vervoersvoorziening:
  Dit artikel is extra toegevoegd om specifieker aan te geven wat de vervoersvoorziening inhoudt en wanneer iemand hier recht op heeft.
- Artikel 3. Doelstelling:
  In dit artikel wordt de doelstelling van de vervoersvoorziening leerlingenvervoer benoemd, waarbij het uitgangspunt is dat leerlingen zo zelfstandig mogelijk naar school reizen en dat de ouders de leerling zoveel mogelijk zelf brengen en halen.
- Artikel 4. Algemene weigeringsgronden:
  In dit artikel staat benoemd wanneer iemand in ieder geval geen recht heeft op de vervoersvoorziening of op aangepast vervoer.
- Artikel 8. Onderzoek
  Dit artikel geeft een specifieke uitleg hoe het college onderzoek kan doen n.a.v. de aanvraag voor de vervoersvoorziening leerlingenvervoer.
- Artikel 10. Duur van de voorziening

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Dit artikel geeft aan dat de vervoersvoorziening in principe voor de duur van maximaal één schooljaar wordt toegekend. • Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening: Als gevolg van bijvoorbeeld wijzigingen of ernstig wangedrag door de leerling kan een besluit als bedoeld in de verordening worden herzien, opgeschort of ingetrokken. • Artikel 14. Aanwijzing opstapplaats: Het college kan een opstapplaats aanwijzen. In dit artikel wordt beschreven hoe wordt omgegaan met een opstapplaats en wanneer deze wordt gebruikt. • Artikel 17. Schooltijden en wachttijden: Wanneer er sprake is van verschillende lesroosters binnen de vaste schooltijden, kan een wachttijd aangehouden worden van maximaal twee lesuren om zodoende aan te sluiten op het reguliere leerlingenvervoer. • Artikel 18. Tijdelijk verblijf buiten de gemeente: Het college kan een tijdelijke vervoersvoorziening toekennen aan de ouders van een leerling, die als gevolg van een crisissituatie tijdelijk buiten de gemeente verblijft, mits is voldaan aan een aantal voorwaarden. • Artikel 19. Vervoersvoorziening naar stageadres: In dit artikel wordt beschreven hoe wordt omgegaan met een aanvraag om een vervoersvoorziening naar het stageadres. • Artikel 20. Vervoersvoorziening van en naar opvangadres: Een leerling kan op de terugweg i.p.v. naar de eigen woning ook naar een opvangadres gebracht moeten worden, omdat bijvoorbeeld de ouders nog op hun werk zijn. Artikel 20 geeft een specifieke uitleg hoe hiermee omgegaan dient te worden. • Artikel 21. Verstrekking van de vervoersvoorziening: Dit artikel geeft uitsluitsel wat er eventueel bij de verstrekking van de vervoersvoorziening betrokken moet worden. • Artikel 22. Bekostiging andere passende vervoersvoorziening: De gemeente wordt meer mogelijkheden geboden om bij de verstrekking van vervoersvergoeding individueel maatwerk te leveren. De kosten hiervoor zijn goedkoper of gelijk aan de kosten van het openbaar vervoer. <u>In de verordening zijn een aantal wijzigingen aangebracht</u> • Na de officiële artikelen is een artikelsgewijze toelichting toegevoegd. Dit is gedaan om de verordening voor iedereen toegankelijk en leesbaar te maken. Daarnaast biedt de toelichting extra informatie over de uitwerking en de totstandkoming van de artikelen uit de verordening. • Een aantal definities en zinnen zijn aangescherpt. Bijvoorbeeld: o de definitie van inkomen; o de definitie van stage; o Bij art. 6 lid 5 is van 'besluit' 'besluitvormingstermijn' gemaakt. • Artikel. 9 Algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening: Lid 5 tot en met 9 zijn toegevoegd. Deze leden zijn toegevoegd om het college meer ruimte te geven om nadere regels en voorwaarden te stellen, indien nodig wordt geacht. • Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening: Lid 4 en 5 zijn aangevuld. Deze leden zijn aangevuld om de redenen voor herziening, opschorting, intrekking of terugvordering specifieker te maken. • Artikel 12. Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school: Lid 2 tot en met 4 zijn toegevoegd/aangevuld. Lid 2 geeft aan dat de aanspraak op de vervoersvoorziening ingaat op het moment dat de ouders de keuze voor de toegankelijke school schriftelijk hebben gemeld. Lid 3 en 4 zorgen voor een

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
specifiekere benadering in het geval dat het gaat over de afstand tussen de woning of opstapplaats, en indien de toegankelijke school zich op een grotere afstand bevindt dan in de verordening is toegestaan. De uitspraak van 21 oktober 2020 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2020:2467) over de eerbiediging van de op godsdienst of levensbeschouwing berustende schoolkeuze (de schriftelijke verklaring van overwegende bezwaren) heeft geleid tot een wijziging in de verordening. De tekst in de verordening is aangepast op basis van deze uitspraak. • Artikel 13. Afstandsgrens: De verschillende afstandsgrenzen zijn samengebracht in één artikel. Het college kan per schoolsoort een andere afstandsgrens hanteren. Door VSO scholen op te nemen in dit artikel, wordt ook het vervoer bekostigd wanneer de leerling zelfstandig kan reizen. • Artikel 22. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer en vervoer per fiets: De Reisregeling Binnenland bestaat niet meer. Hierdoor is specifiek opgenomen dat de bedragen voor het openbaar vervoer worden berekend m.b.v. de website 9292.nl en de kilometervergoeding voor de fiets € 0,09 per kilometer is. Idem voor artikel 23 en 24.

Alternatieven (incl. argumenten)
N.v.t.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
N.v.t.

Financiële gevolgen
Het leerlingenvervoer is een open einde regeling. Dat wil zeggen dat van te voren niet te overzien is wie van deze regeling en in welke mate gebruik zal gaan maken. Een aanvraag voor een bekostiging leerlingenvervoer, die voldoet aan de verordening, zal daarom gehonoreerd moeten worden. Om u echter wel een beeld te geven wat de kosten waren van de afgelopen jaren en wat de verwachte kosten zullen zijn, staan hieronder de totale kosten van het leerlingenvervoer van de laatste 3 schooljaren genoemd. 2018-2019: €207.479 2019-2020: €192.761 2020-2021: €180.182 Daarnaast is het nog goed om te benoemen dat: • Voor 2022 de prijzen van het leerlingenvervoer verhoogd worden met 3,5% • Het aanbestedingscontract loopt af op 01-08-2021. Er loopt nu een nieuwe aanbestedingsprocedure (via de gemeente Zaanstad). De huidige vervoerder heeft aangegeven dat bij het nieuwe contract rekening gehouden zou moeten worden met een kostenverhoging van +/- 30%. Dit zijn echter zaken die te maken hebben met de nieuwe aanbesteding en niet ten gevolgen zullen komen n.a.v. de nieuwe verordening.

Financiële gevolgen	
Tot slot, de mogelijke financiële consequenties zullen in het voor- of najaarsbericht van 2022 worden verwerkt.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item. N.v.t.
Dekking binnen begroting?	Ja N.v.t.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
De Adviesraad Sociaal Domein (ASD) is geraadpleegd en ze zijn akkoord met de verordening. Het advies dat ze hebben gegeven ging inhoudelijk niet in op de verordening, maar ging over de communicatie met de samenwerkingsverbanden en ouders van de leerlingen na de publicatie. Dit advies zal worden meegenomen.

Communicatie
De verordening zal na vaststelling op de daarvoor gebruikelijke platformen worden gepubliceerd zal per 1 maart 2022 in werking treden. Daarnaast zullen de ouders/verzorgers van de kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer via een informatiebrief geïnformeerd worden over de wijzigingen van de nieuwe verordening en wat dit voor hen betekent. Eveneens worden de scholen en de samenwerkingsverbanden in kennis gesteld van de wijzigingen van de nieuwe verordening.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
Verordening is afgestemd met JZ. Kaders: Wet op het primair onderwijs Wet op het voortgezet onderwijs Wet op de expertisecentra Verordening leerlingenvervoer Wormerland 2016

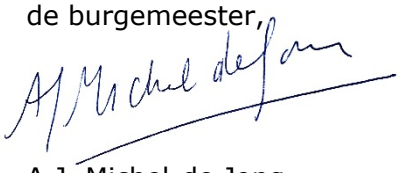
Duurzaamheid en klimaataspecten
N.v.t.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,



A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022

RV-nummer: 2022/03
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit
De raad besluit:

1. De Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022 vast te stellen.
2. De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 in te trekken.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 08-02-2022.

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/03
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21-12-2021
Portefeuillehouder	H.P.J. Halewijn
Opsteller	J. N. Croese
Afdeling/team	SD/Beleid
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022

Kern van het voorstel
In het voorstel wordt een gewijzigde Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer voorgelegd ter besluitvorming. De huidige Verordening Leerlingenvervoer dateert uit 2016 en dient geactualiseerd te worden. Sinds 2016 zijn er namelijk veel ontwikkelingen geweest in het Sociaal Domein en specifiek in het Passend Onderwijs. Het doel van de nieuwe Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer is binnen de wettelijke kaders van het leerlingenvervoer een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid te realiseren van het regulier onderwijs (basis- en voortgezet), speciale scholen voor basisonderwijs en het (voortgezet) speciaal onderwijs voor leerlingen die vanwege hun beperking passend vervoer nodig hebben of recht hebben op een vergoeding voor het passend vervoer. Hierbij rekening houdend met de eigen kracht en het vergroten van de zelfredzaamheid van de leerling.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. De Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022 vast te stellen. 2. De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 in te trekken.

Bijlagen
RV. Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022 B1. Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)

Aanleiding
De huidige Verordening Leerlingenvervoer dateert uit 2016 en dient geactualiseerd te worden. Sinds 2016 zijn er namelijk veel ontwikkelingen geweest in het Sociaal Domein en specifiek in het Passend Onderwijs.

Gewenst resultaat
Het doel van de nieuwe Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer is binnen de wettelijke kaders van het leerlingenvervoer een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid te realiseren van het regulier onderwijs (basis- en voortgezet), speciale scholen voor basisonderwijs en het (voortgezet) speciaal onderwijs voor leerlingen die vanwege hun beperking passend vervoer nodig hebben of recht hebben op een vergoeding voor het passend vervoer. Hierbij rekening houdend met de eigen kracht en het vergroten van de zelfredzaamheid van de leerling.

De nieuwe Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer geeft uitvoering aan de wettelijke taakstelling van de gemeente. Naast voorschriften voor de wijze waarop ouders de aanvraag om een vervoerskostenvergoeding kunnen indienen, bevat deze verordening criteria aan de hand waarvan ouders aanspraak kunnen maken op een vervoersvoorziening. Uitgangspunt daarbij is dat de verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek van de leerling bij de ouders blijft. Tot slot is en blijft het uitgangspunt van de nieuwe Verordening om ouders en verzorgers financieel te ondersteunen in de kosten die zij moeten maken wanneer hun kind gebruik moet maken van een vorm van leerlingenvervoer.

Voorstel
<u>De citeertitel van de verordening is gewijzigd</u>
In de nieuwe citeertitel van de verordening is het woord "bekostiging" opgenomen. Dit past bij de basisgedachte dat het bij het leerlingenvervoer in het beginsel om een bekostiging gaat. De huidige citeertitel zou ten onrechte kunnen doen vermoeden dat het vervoer van de leerlingen wordt geregeld.

<u>De verordening heeft een nieuwe opzet</u>
De verordening bekostiging leerlingenvervoer heeft een nieuwe opzet waarmee duidelijk wordt dat eerst het recht op een vergoeding moet worden vastgesteld (beoordelingsfase) en daarna wordt onderzocht welke vergoeding wordt verstrekt (onderzoeksfase).

<u>De verordening biedt de mogelijkheid het gesprek aan te gaan over de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling</u>
De gemeente stimuleert op alle mogelijke wijzen de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling. Een ontwikkelingsplan helpt om samen met de ouders en de leerling naar de toekomst te kijken. In de verordening staat opgenomen dat het College bij een eerste aanvraag in gesprek kan gaan met de ouders, desgewenst de leerling en een deskundige om de noodzakelijke vervoersvoorziening te onderzoeken. Het gaat hier dus om een optie, maar er hoeft niet verplicht een ontwikkelplan opgesteld te worden (zie artikel 7).

<u>De verordening geeft een stevige impuls aan de samenwerking tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden</u>
Door expliciet aandacht te besteden aan de verordening in een Op Overeenstemming Gericht Overleg (OOGO) wordt bevorderd dat het samenwerkingsverband en de gemeente elkaar meer spreken en er afspraken worden gemaakt over het leerlingenvervoer (zie artikel 5)

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)

Modelverordening 'Bekostiging leerlingenvervoer' is besproken tijdens een OOGO
Op het OOGO van regio Zaanstreek die in april 2021 heeft plaatsgevonden is de nieuwe modelverordening 'Bekostiging leerlingenvervoer' besproken. De volgende besluiten zijn toen genomen:

1. In te stemmen met het opnemen van de artikelen 5 en artikel 8 lid 4 van de modelverordening (VNG) in de gemeentelijke verordeningen bekostiging leerlingenvervoer.
2. Indien een nieuw ondersteuningsplan vastgesteld moet worden binnen samenwerkingsverband PO en VO, leerlingenvervoer integraal mee te nemen.

Het eerste besluit is verwerkt in de verordening. Het tweede besluit wordt ingezet indien nodig.

In de verordening zijn extra definities opgenomen

- Deskundige:
  Het college kan een deskundige raadplegen bij de beoordelings- of onderzoeksfase van de aanvraag van het leerlingenvervoer.
- Gehandicapte leerling:
  Deze definitie is opgenomen om meer eenduidigheid te geven over wat er onder een gehandicapte leerling wordt verstaan. Daarnaast is de definitie ook opgenomen om hem niet meer te hoeven specificeren in aparte artikelen.
- Ontwikkelingsperspectief:
  Als gevolg van de toegevoegde artikelen die gaan over de zelfstandigheid en de zelfredzaamheid van de leerling.
- OOGO:
  Als gevolg van de toegevoegde artikelen die het OOGO benoemen, waarbij het uitgangspunt is dat de samenwerkingsverbanden en de gemeente elkaar meer spreken en er meer afspraken gemaakt worden over het leerlingenvervoer.
- School:
  In deze verordening wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen primair en (speciaal) voorgezet onderwijs.
- Toelaatbaarheidsverklaring:
  Een verklaring die door een samenwerkingsverband wordt afgegeven over de toelaatbaarheid van een leerling tot een school voor speciaal (voorgezet) onderwijs.

In de verordening zijn extra artikelen opgenomen/gewijzigd

- Artikel 2. De vervoersvoorziening:
  Dit artikel is extra toegevoegd om specifieker aan te geven wat de vervoersvoorziening inhoudt en wanneer iemand hier recht op heeft.
- Artikel 3. Doelstelling:
  In dit artikel wordt de doelstelling van de vervoersvoorziening leerlingenvervoer benoemd, waarbij het uitgangspunt is dat leerlingen zo zelfstandig mogelijk naar school reizen en dat de ouders de leerling zoveel mogelijk zelf brengen en halen.
- Artikel 4. Algemene weigeringsgronden:
  In dit artikel staat benoemd wanneer iemand in ieder geval geen recht heeft op de vervoersvoorziening of op aangepast vervoer.
- Artikel 8. Onderzoek
  Dit artikel geeft een specifieke uitleg hoe het college onderzoek kan doen n.a.v. de aanvraag voor de vervoersvoorziening leerlingenvervoer.
- Artikel 10. Duur van de voorziening

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Dit artikel geeft aan dat de vervoersvoorziening in principe voor de duur van maximaal één schooljaar wordt toegekend. • Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening: Als gevolg van bijvoorbeeld wijzigingen of ernstig wangedrag door de leerling kan een besluit als bedoeld in de verordening worden herzien, opgeschort of ingetrokken. • Artikel 14. Aanwijzing opstapplaats: Het college kan een opstapplaats aanwijzen. In dit artikel wordt beschreven hoe wordt omgegaan met een opstapplaats en wanneer deze wordt gebruikt. • Artikel 17. Schooltijden en wachttijden: Wanneer er sprake is van verschillende lesroosters binnen de vaste schooltijden, kan een wachttijd aangehouden worden van maximaal twee lesuren om zodoende aan te sluiten op het reguliere leerlingenvervoer. • Artikel 18. Tijdelijk verblijf buiten de gemeente: Het college kan een tijdelijke vervoersvoorziening toekennen aan de ouders van een leerling, die als gevolg van een crisissituatie tijdelijk buiten de gemeente verblijft, mits is voldaan aan een aantal voorwaarden. • Artikel 19. Vervoersvoorziening naar stageadres: In dit artikel wordt beschreven hoe wordt omgegaan met een aanvraag om een vervoersvoorziening naar het stageadres. • Artikel 20. Vervoersvoorziening van en naar opvangadres: Een leerling kan op de terugweg i.p.v. naar de eigen woning ook naar een opvangadres gebracht moeten worden, omdat bijvoorbeeld de ouders nog op hun werk zijn. Artikel 20 geeft een specifieke uitleg hoe hiermee omgegaan dient te worden. • Artikel 21. Verstrekking van de vervoersvoorziening: Dit artikel geeft uitsluitsel wat er eventueel bij de verstrekking van de vervoersvoorziening betrokken moet worden. • Artikel 22. Bekostiging andere passende vervoersvoorziening: De gemeente wordt meer mogelijkheden geboden om bij de verstrekking van vervoersvergoeding individueel maatwerk te leveren. De kosten hiervoor zijn goedkoper of gelijk aan de kosten van het openbaar vervoer. <u>In de verordening zijn een aantal wijzigingen aangebracht</u> • Na de officiële artikelen is een artikelsgewijze toelichting toegevoegd. Dit is gedaan om de verordening voor iedereen toegankelijk en leesbaar te maken. Daarnaast biedt de toelichting extra informatie over de uitwerking en de totstandkoming van de artikelen uit de verordening. • Een aantal definities en zinnen zijn aangescherpt. Bijvoorbeeld: o de definitie van inkomen; o de definitie van stage; o Bij art. 6 lid 5 is van 'besluit' 'besluitvormingstermijn' gemaakt. • Artikel. 9 Algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening: Lid 5 tot en met 9 zijn toegevoegd. Deze leden zijn toegevoegd om het college meer ruimte te geven om nadere regels en voorwaarden te stellen, indien nodig wordt geacht. • Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening: Lid 4 en 5 zijn aangevuld. Deze leden zijn aangevuld om de redenen voor herziening, opschorting, intrekking of terugvordering specifieker te maken. • Artikel 12. Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school: Lid 2 tot en met 4 zijn toegevoegd/aangevuld. Lid 2 geeft aan dat de aanspraak op de vervoersvoorziening ingaat op het moment dat de ouders de keuze voor de toegankelijke school schriftelijk hebben gemeld. Lid 3 en 4 zorgen voor een

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
specifiekere benadering in het geval dat het gaat over de afstand tussen de woning of opstapplaats, en indien de toegankelijke school zich op een grotere afstand bevindt dan in de verordening is toegestaan. De uitspraak van 21 oktober 2020 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2020:2467) over de eerbiediging van de op godsdienst of levensbeschouwing berustende schoolkeuze (de schriftelijke verklaring van overwegende bezwaren) heeft geleid tot een wijziging in de verordening. De tekst in de verordening is aangepast op basis van deze uitspraak. • Artikel 13. Afstandsgrens: De verschillende afstandsgrenzen zijn samengebracht in één artikel. Het college kan per schoolsoort een andere afstandsgrens hanteren. Door VSO scholen op te nemen in dit artikel, wordt ook het vervoer bekostigd wanneer de leerling zelfstandig kan reizen. • Artikel 22. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer en vervoer per fiets: De Reisregeling Binnenland bestaat niet meer. Hierdoor is specifiek opgenomen dat de bedragen voor het openbaar vervoer worden berekend m.b.v. de website 9292.nl en de kilometervergoeding voor de fiets € 0,09 per kilometer is. Idem voor artikel 23 en 24.

Alternatieven (incl. argumenten)
N.v.t.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
N.v.t.

Financiële gevolgen
Het leerlingenvervoer is een open einde regeling. Dat wil zeggen dat van te voren niet te overzien is wie van deze regeling en in welke mate gebruik zal gaan maken. Een aanvraag voor een bekostiging leerlingenvervoer, die voldoet aan de verordening, zal daarom gehonoreerd moeten worden. Om u echter wel een beeld te geven wat de kosten waren van de afgelopen jaren en wat de verwachte kosten zullen zijn, staan hieronder de totale kosten van het leerlingenvervoer van de laatste 3 schooljaren genoemd. 2018-2019: €207.479 2019-2020: €192.761 2020-2021: €180.182 Daarnaast is het nog goed om te benoemen dat: • Voor 2022 de prijzen van het leerlingenvervoer verhoogd worden met 3,5% • Het aanbestedingscontract loopt af op 01-08-2021. Er loopt nu een nieuwe aanbestedingsprocedure (via de gemeente Zaanstad). De huidige vervoerder heeft aangegeven dat bij het nieuwe contract rekening gehouden zou moeten worden met een kostenverhoging van +/- 30%. Dit zijn echter zaken die te maken hebben met de nieuwe aanbesteding en niet ten gevolgen zullen komen n.a.v. de nieuwe verordening.

Financiële gevolgen	
Tot slot, de mogelijke financiële consequenties zullen in het voor- of najaarsbericht van 2022 worden verwerkt.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item. N.v.t.
Dekking binnen begroting?	Ja N.v.t.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
De Adviesraad Sociaal Domein (ASD) is geraadpleegd en ze zijn akkoord met de verordening. Het advies dat ze hebben gegeven ging inhoudelijk niet in op de verordening, maar ging over de communicatie met de samenwerkingsverbanden en ouders van de leerlingen na de publicatie. Dit advies zal worden meegenomen.

Communicatie
De verordening zal na vaststelling op de daarvoor gebruikelijke platformen worden gepubliceerd zal per 1 maart 2022 in werking treden. Daarnaast zullen de ouders/verzorgers van de kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer via een informatiebrief geïnformeerd worden over de wijzigingen van de nieuwe verordening en wat dit voor hen betekent. Eveneens worden de scholen en de samenwerkingsverbanden in kennis gesteld van de wijzigingen van de nieuwe verordening.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
Verordening is afgestemd met JZ. Kaders: Wet op het primair onderwijs Wet op het voortgezet onderwijs Wet op de expertisecentra Verordening leerlingenvervoer Wormerland 2016

Duurzaamheid en klimaataspecten
N.v.t.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,

A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022

RV-nummer: 2022/03
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit
De raad besluit:

1. De Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer Wormerland 2022 vast te stellen.
2. De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 in te trekken.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 08-02-2022.

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022

Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022

De raad van de gemeente Wormerland.
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 21 december 2021;

gelet op de artikelen 4 van de Wet op het primair onderwijs, 4 van de Wet op de expertisecentra en 4 van de Wet op het voortgezet onderwijs;

besluit vast te stellen de volgende verordening:

Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022.

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. aangepast vervoer: vervoer per besloten (school)busvervoer, taxi, taxibus, bustaxi of touringcar;
b. afstand: afstand tussen de woning en de school, gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende begaanbare en veilige weg;
c. begeleider: ouder of persoon die door de ouders wordt ingezet om de leerling tijdens het vervoer te begeleiden;
d. commissie van onderzoek: commissie als bedoeld in artikel 41, tweede lid, van de Wet op de expertisecentra;
e. commissie voor de begeleiding: commissie als bedoeld in artikel 40b van de Wet op de expertisecentra;
f. deskundige: onafhankelijk medisch of pedagogisch deskundige, de school of de in het OOGO bepaalde onafhankelijk deskundige;
g. eigen vervoer: vervoer per eigen motorvoertuig of fiets;
h. gehandicapte leerling: een leerling als bedoeld in dit artikel, die door een structurele lichamelijke, verstandelijke, zintuiglijke of psychische handicap niet, of niet zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik kan maken;
i. inkomen: inkomensgegeven(s) van ouder(s), pleegouder(s), voogd(en), verzorger(s) van de leerling of van de meerjarige en handelingsbekwame leerling als bedoeld in artikel 21, aanhef en onder e, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, in het peiljaar, bedoeld in artikel 4, zevende lid, van de Wet op het primair onderwijs;
j. leerling: leerling die is ingeschreven bij een school als bedoeld in dit artikel;
k. ondersteuningsplan:
    1. voor het primair onderwijs: ondersteuningsplan als bedoeld in artikel 18a, zevende tot en met tiende lid, van de Wet op het primair onderwijs; of
    2. voor het voortgezet onderwijs: ondersteuningsplan als bedoeld in artikel 17a, zevende tot en met tiende lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs;
l. ontwikkelingsperspectief: een voor de leerling van het primair onderwijs, speciaal onderwijs, voortgezet speciaal onderwijs dan wel voortgezet onderwijs vastgesteld plan als bedoeld in artikel 40a van de Wet op het primair onderwijs, artikel 41a van de

Wet op de expertisecentra of artikel 26 van de Wet op het voortgezet onderwijs, dat door het bevoegd gezag en na op overeenstemming gericht overleg met de ouders is opgesteld. Ingeval van het speciaal en voortgezet speciaal onderwijs adviseert hierin de commissie voor de begeleiding dan wel de commissie van onderzoek;

m. OOGO: het Op Overeenstemming Gericht Overleg tussen het samenwerkingsverband en de gemeenten binnen het samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 18a, negende lid, van de Wet op het primair onderwijs en artikel 17a, negende lid, van de Wet op het voorgezet onderwijs;
n. opdc: orthopedagogisch en -didactisch centrum als bedoeld in artikel 17a, lid 10a, van de Wet op het voortgezet onderwijs;
o. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer per bus, trein, metro, tram, veerdienst of auto;
p. opstapplaats: plaats aangewezen door het college, vanaf waar de leerling gebruik kan maken van het vervoer. De opstapplaats bevindt zich op een veilige en beschutte locatie en op een redelijke loopafstand van de woning van de leerling en biedt voldoende ruimte voor een eventuele begeleider;
q. ouders: ouder(s), voogden of verzorgers van de leerling;
r. regionale verwijzingscommissie: commissie als bedoeld in artikel 10g van de Wet op het voortgezet onderwijs;
s. reistijd: totale tijdsduur die ligt tussen het verlaten van de woning en de aanvang van de schooldag volgens de schoolgids, minus maximaal 10 minuten, indien en voor zover de leerling het schoolgebouw met bijbehorend terrein gewoonlijk eerder bereikt dan de schoolgids aangeeft, dan wel de totale tijdsduur die ligt tussen het einde van de schooldag volgens de schoolgids en de aankomst bij de woning, plus een eventuele wachttijd voor het openbaar vervoer of maximaal 10 minuten bij gebruikmaking van aangepast vervoer;
t. samenwerkingsverband:
    1. voor het primair onderwijs: samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 18a, tweede en vijftiende lid, van de Wet op het primair onderwijs; of
    2. voor het speciaal en voortgezet speciaal onderwijs: samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 28a van de Wet op de expertisecentra; of
    3. voor het voortgezet onderwijs: samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 17a, tweede en zestiende lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs;
u. school: de schoollocatie waar de leerling onderwijs volgt. Dit is:
    1. het primair onderwijs: basisschool of speciale school voor basisonderwijs als bedoeld in de Wet op het primair onderwijs;
    2. het speciaal onderwijs: school voor speciaal onderwijs of het speciaal onderwijs binnen een school voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs als bedoeld in de Wet op de expertisecentra;
    3. het voortgezet speciaal onderwijs: school voor voortgezet speciaal onderwijs of voortgezet speciaal onderwijs binnen een school voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs als bedoeld in de Wet op de expertisecentra; of
    4. het voortgezet onderwijs: school voor voortgezet onderwijs als bedoeld in de Wet op het voortgezet onderwijs;
v. schoolsoort: een type onderwijs waarop de leerling is aangewezen. Binnen primair onderwijs, voortgezet onderwijs en speciaal onderwijs worden verschillende schoolsoorten erkend;
w. stage: praktische leertijd in het voortgezet (speciaal) beroepsonderwijs welke is opgenomen in de schoolgids. De stageplaats wordt gezien als schoollocatie;
x. toegankelijke school: school waarop de leerling is aangewezen van de verlangde godsdienstige of levensbeschouwelijke richting dan wel de openbare school;

y. toelaatbaarheidsverklaring: verklaring afgegeven door een samenwerkingsverband voor de toelaatbaarheid van een leerling tot een school voor speciaal (voortgezet)onderwijs;
z. vervoer: openbaar vervoer, aangepast vervoer of eigen vervoer tussen de woning dan wel de opstapplaats en de school dat plaatsvindt in aansluiting op het begin en einde van de schooldag volgens de schoolgids, tenzij de structurele handicap van een leerplichtige leerling die aansluiting onmogelijk maakt;
aa. vervoersvoorziening:
    1. bekostiging van de goedkoopst mogelijke wijze van openbaar vervoer voor de leerling en zo nodig diens begeleider;
    2. aanbieding van aangepast vervoer dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen; of
    3. gehele of gedeeltelijke bekostiging van de door het college noodzakelijk geachte vervoerkosten van de leerling en zo nodig diens begeleider;
bb. woning: plaats waar de leerling structureel en feitelijk verblijft.

Artikel 2. De vervoersvoorziening

1. Ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen zijn verantwoordelijk voor het naar school gaan van hun kinderen. In bepaalde situaties, geregeld in deze verordening, kent het college ouders op aanvraag een vervoersvoorziening toe. Daarbij kan van de ouders een eigen bijdrage gevraagd worden.
2. Indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, wordt de vervoersvoorziening op aanvraag verstrekt aan de leerling en wordt in deze verordening voor ouders gelezen: de leerling.
3. De bepalingen in deze verordening laten onverlet de verantwoordelijkheid van de ouders voor het schoolbezoek van hun kinderen.
4. Een vervoersvoorziening wordt toegekend over de afstand tussen de woning, opvangadres dan wel de opstapplaats en de dichtstbijzijnde toegankelijke school, tenzij vervoer naar een verder weg gelegen school voor de gemeente minder kosten met zich meebrengt en de ouders met het vervoer naar die school schriftelijk instemmen.
5. Een voorziening kan deels worden toegekend en deels worden geweigerd, voor zover aanspraak bestaat voor een deel van het aangevraagde vervoer maar niet voor het geheel. Bijvoorbeeld wanneer de ouders de leerling wel kunnen brengen naar school, maar niet kunnen ophalen van school.
6. Het college betrekt bij de beoordeling van de aanvraag voor een vervoersvoorziening het ondersteuningsplan, zoals dat is vastgesteld door het samenwerkingsverband na overleg met het college.

Artikel 3. Doelstelling

Deze verordening heeft tot doel op basis van een beoordeling op grond van in de verordening bepaalde criteria en op basis van een onderzoek naar de individuele situatie van de leerling een gehele of gedeeltelijke bekostiging toe te kennen aan de ouders voor het goedkoopst passend vervoer van de leerling van de woning dan wel de opstapplaats naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor de leerling en terug met inachtneming van het bepaalde in deze verordening. Het uitgangspunt is dat leerlingen zo zelfstandig mogelijk naar school reizen en dat ouders de leerling zoveel mogelijk zelf brengen en halen.

Artikel 4. Algemene weigeringsgronden

1. Er wordt in ieder geval geen vervoersvoorziening toegekend:
    a. indien er sprake is van een tijdelijke beperking (korter dan drie maanden);
    b. wanneer de afstand van de woning tot de school kleiner is dan zes kilometer, tenzij het gaat om een gehandicapte leerling;

c. ten behoeve van incidenteel vervoer buiten schooltijden dan wel tijdens structureel afwijkende schooltijden die niet zijn aangekondigd in de schoolgids;
d. naar een andere locatie dan woning, opvangadres, opstapplaats, school of stageplaats;
e. indien de ouder geen toestemming aan de gemeente verstrekt om de voor de aanvraag benodigde informatie op te vragen en de ouder de betreffende, door de gemeente gevraagde informatie niet zelf aanlevert binnen de gestelde termijn. Hieronder valt ook een weigering om de leerling desgevraagd medisch te laten keuren;

2. Er wordt in ieder geval geen voorziening voor aangepast vervoer toegekend:
   a. voor zover de ouders aan de werkgever kunnen vragen om aanpassing van werktijden, zodanig dat iedere ouder op tenminste twee momenten in de week zelf één of meerdere kinderen kan brengen en halen;
   b. indien de leerling in de twaalf maanden voorafgaand aan het moment van de aanvraag tweemaal de toegang tot het aangepast vervoer is ontzegd wegens het gedrag van de leerling of het gezin in en rond het voertuig.
3. Het college kan nadere regels stellen over de genoemde weigeringsgronden.

Artikel 5. OOGO met het samenwerkingsverband

1. Het college neemt het leerlingenvervoer op als vast agendapunt in het OOGO met het samenwerkingsverband. Dit zijn ten minste de samenwerkingsverbanden voor primair onderwijs en voor voorgezet (speciaal) onderwijs in de Zaanstreek.
2. Het college spant zich in om in het OOGO met het samenwerkingsverband afspraken te maken over:
   a. de spreiding van het onderwijsaanbod binnen het samenwerkingsverband en de vervoersmogelijkheden die hieruit voortvloeien;
   b. de deskundige die het college adviseert over de vervoersmogelijkheden van een leerling en het proces dat hierbij gevolgd wordt. De deskundige betrekt in zijn advies de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling als bedoeld in artikel 7;
   c. de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de verwijzing van de leerling naar de voor hem best passende school met dien verstande, dat slechts een vervoersvoorziening door het college wordt verstrekt naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school;
   d. de wijze waarop scholen ondersteund kunnen worden in hun informatievoorziening over het leerlingenvervoer aan ouders;
   e. de wijze waarop vorm wordt gegeven aan een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de vervoerskosten te beheersen;
   f. de invulling en frequentie van een overleg als bedoeld in het derde lid.
3. Het college organiseert periodiek een uitvoerend overleg met het samenwerkingsverband. In dit overleg worden de volgende onderwerpen besproken:
   a. de ontwikkelingen in het onderwijs, het gemeentelijk beleid leerlingenvervoer en het samenwerkingsverband;
   b. de wijze waarop situaties als genoemd in artikel 12, vierde lid, kunnen worden voorkomen, dan wel op te heffen en dit onderwijs bij de dichtstbijzijnde school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen, aangeboden kan worden;
   c. het maken van afspraken over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan het vervoersontwikkelingsplan genoemd in artikel 7, vijfde lid.

§ 2 Aanvraag van de vervoersvoorziening

Artikel 6. Aanvraagprocedure

1. Een aanvraag voor een vervoersvoorziening wordt gedaan in de gemeente waar de leerling zijn woning heeft, door indiening bij het college van een volledig ingevuld en

door de ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling ondertekend formulier, voorzien van de op het formulier vermelde gegevens.
2. Indien dit voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk is, kan het college de ouders verzoeken aanvullende gegevens te verstrekken.
3. De gegevens voortvloeiend uit de aanvraag voor een vervoersvoorziening worden slechts gebruikt om de aanvraag te kunnen beoordelen en uitvoering te kunnen geven aan de vervoersvoorziening voor de leerling.
4. Het college besluit over de aanvraag binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag voor een vervoersvoorziening.
5. Het college kan het in het vorige lid bedoelde besluitvormingstermijn met ten hoogste vier weken verdagen. Het college stelt de aanvrager hiervan schriftelijk in kennis.
6. Indien een vervoersvoorziening wordt toegekend geldt deze:
    a. wanneer het een bekostiging betreft, met ingang van de door de ouders verzochte datum, met dien verstande dat de datum niet ligt vóór de datum van ontvangst van de aanvraag;
    b. wanneer het aanbieding van aangepast vervoer betreft, met ingang van een datum die zo mogelijk aansluit bij de door de ouders verzochte datum.

Artikel 7. Gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij de aanvraag

1. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een vervoersvoorziening voor de leerling en eventueel een begeleider, wordt rekening gehouden met de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling en die van het gezin.
2. Het college kan bij een eerste aanvraag in een gesprek, met de ouders, desgewenst de leerling en een deskundige, de noodzakelijk te achten vervoersvoorziening onderzoeken als bedoeld in de onderzoeksfase.
3. Bij gewijzigde omstandigheden kan het gesprek als bedoeld in het tweede lid opnieuw plaatsvinden.
4. Het college betrekt in het gesprek tenminste de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling en de dichtstbijzijnde toegankelijke school als bedoeld in artikel 12.
5. Wanneer de leerling de leeftijd van negen jaar bereikt, kan het college in overleg met de ouders, desgewenst de leerling en in samenhang met het ontwikkelingsperspectief een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan opstellen, waarin de weg naar zelfstandig reizen naar school wordt beschreven alsmede de mogelijkheden van de leerling. Dit plan maakt onderdeel uit van het besluit.
6. In het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan kan het college ondersteuning bieden om de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling te bevorderen.

Artikel 8. Onderzoek

1. Het college betrekt bij de beoordeling van de aanvraag voor leerlingenvervoer zo nodig adviezen van deskundigen alsmede andere relevante informatie die voor de beoordeling van die aanvraag van belang is.
2. Het college betrekt bij de beoordeling van de aanvraag afspraken die met ouders zijn gemaakt in het kader van eerder toegekende voorzieningen, inclusief informatie over de naleving van deze afspraken.
3. Indien dit voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk is, kan het college een medische of orthopedagogische verklaring opvragen. Ouders zijn verplicht hieraan mee te werken. Het college kan hierover nadere regels stellen.
4. Het college kan met betrekking tot adviezen van deskundigen en andere relevante informatie nadere regels stellen over:
    a. de onderwerpen waarover de adviezen en informatie worden betrokken;
    b. de personen en organisaties waarbij de adviezen en informatie worden betrokken;
    c. de van ouders en de leerling vereiste inspanningen in het kader van het verwerven van de benodigde informatie;

d. de wijze waarop de adviezen en informatie worden betrokken in de beoordeling van de aanvraag;
e. het opvragen van de adviezen en informatie door gemeente dan wel door ouders zelf.

Artikel 9. Algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening

1. Ten behoeve van het schoolbezoek kent het college aan de ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag een vervoersvoorziening toe met inachtneming van het bepaalde in deze verordening.
2. Indien het college toepassing geeft aan het eerste lid, verlangt zij van de ouders aan wie slechts een gedeeltelijke bekostiging van de vervoerskosten toekomt, betaling van een bijdrage tot ten hoogste het bedrag dat de ouders volgens het bepaalde in deze verordening moeten bijdragen aan de kosten van het vervoer. Weigering tot of nalatigheid in de betaling van de in de vorige volzin bedoelde bijdrage doet de aanspraak op de vervoersvoorziening vervallen.
3. De bepalingen in deze verordening laten onverlet de verantwoordelijkheid van de ouders voor het schoolbezoek van hun kinderen.
4. Indien de leerling meerderjarig en handelingsbekwaam is, wordt de vervoersvoorziening op aanvraag verstrekt aan de leerling.
5. Het college bepaalt bij de toekenning van de vervoersvoorziening de wijze en het tijdstip van de verstrekking dan wel de uitbetaling.
6. Het college kan aan de toekenning van een vervoersvoorziening nadere voorwaarden verbinden.
7. Het college verstrekt een vervoersvoorziening voor het vervoer van de leerling van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school en terug.
8. Het college kan ten behoeve van de uitvoering van deze verordening nadere regels stellen.
9. Het college kan bij de beoordeling van de aanvraag van een vervoersvoorziening het ondersteuningsplan betrekken, zoals dat is vastgesteld door het samenwerkingsverband na overleg met het college.

Artikel 10. Duur van de voorziening

De voorziening wordt in beginsel toegekend voor de duur van maximaal één schooljaar. Een meerjarige voorziening kan worden verstrekt wanneer door ouders ten behoeve van het college genoeglijk wordt aangetoond dat er in de betreffende meerjarige periode van de leerling en het gezin geen ontwikkeling naar meer zelfredzaamheid verwacht kan worden. Het college kan nadere regels stellen over meerjarige voorzieningen.

Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening

1. De ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling zijn verplicht wijzigingen, die van invloed kunnen zijn op de toegekende vervoersvoorziening, onder vermelding van de datum van wijziging, onverwijld schriftelijk mede te delen aan het college.
2. Indien sprake is van een wijziging die van invloed is op de toegekende vervoersvoorziening, vervalt de aanspraak daarop en kent het college al dan niet opnieuw een vervoersvoorziening toe.
3. Indien de ouders of meerderjarige en handelingsbekwame leerling niet voldoen aan het bepaalde in het eerste lid, en het college een wijziging als bedoeld in het tweede lid vaststelt, waardoor blijkt dat ten onrechte een vervoersvoorziening is verstrekt, vervalt de aanspraak op de vervoersvoorziening terstond en kent het college al dan niet opnieuw een vervoersvoorziening toe. Het college deelt zijn besluit schriftelijk mee aan de ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling.
4. Het college kan een besluit als bedoeld in deze verordening herzien, opschorten dan wel intrekken, als het college vaststelt dat:

a. niet of niet meer is of wordt voldaan aan de voorwaarden en verplichtingen gesteld bij of krachtens deze verordening;
b. beschikt is op grond van gegevens waarvan gebleken is dat die gegevens zodanig onjuist waren dat, waren de juiste gegevens bekend geweest, een ander besluit zou zijn genomen;
c. de verstrekte vervoersvoorziening niet meer de meest passende vervoersvoorziening is;
d. sprake is van onaanvaardbaar wangedrag door de leerling gedurende het verblijf in het aangepast vervoer; of
e. het vervoeren van de leerling leidt tot een onveilige situatie in het aangepast vervoer.

5. De verantwoordelijkheid voor het gedrag van de minderjarige leerling gedurende het verblijf van de leerling in het aangepaste vervoer berust bij de ouders.
6. Ten onrechte genoten bekostiging kan van de ouder(s) of meerjarige en handelingsbekwame leerling worden teruggevorderd, dan wel worden verrekend bij een eventuele nieuw verstrekte vervoersvoorziening.

§ 3 Beoordelingsfase: beoordeling van de aanspraak op vervoersvoorziening

Artikel 12. Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school

1. Een vervoersvoorziening wordt toegekend over de afstand tussen de woning dan wel de opstapplaats en de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school, tenzij vervoer naar een verder weggelegen school voor de gemeente minder kosten met zich mee zou brengen en de ouders met het vervoer naar die school schriftelijk instemmen.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, ontstaat niet eerder een aanspraak op een vervoersvoorziening dan dat de ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling de keuze voor de toegankelijke school schriftelijk hebben gemeld.
3. Met inachtneming van het bepaalde in de voorgaande leden wordt eveneens een vervoersvoorziening verstrekt over de afstand tussen de woning of de opstapplaats en:
    a. de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband van de basisschool waarvan de leerling afkomstig is; of
    b. een andere speciale school voor basisonderwijs in het onder a bedoelde samenwerkingsverband, als het vervoer naar die school voor de gemeente minder kosten met zich mee zou brengen dan het vervoer naar de speciale school voor basisonderwijs als bedoeld onder a.
4. Als de ouders vanwege een specifieke onderwijskundige behoefte van de leerling een vervoersvoorziening aanvragen naar een school op een grotere afstand, dan de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen, wordt deze slechts toegekend als is voldaan aan de volgende voorwaarden:
    a. aan het college is door de ouders genoegzaam aangetoond wat de specifieke en noodzakelijke onderwijskundige onderwijsbehoefte van de leerling is;
    b. aan het college is door de ouders genoegzaam aangetoond dat de dichtstbijzijnde school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen niet toegankelijk is vanwege het niet kunnen bieden van het noodzakelijke specifieke onderwijsaanbod; en
    c. in het OOGO zijn afspraken gemaakt over de deskundige en is overleg gevoerd over het aanbod voor onderwijs bij de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de onderwijssoort waarop de leerling is aangewezen als bedoeld in artikel 5, derde lid, aanhef en onder b.

Artikel 13. Afstandsgrens

1. Een vervoersvoorziening wordt toegekend als de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor:
    a. basisonderwijs als bedoeld in de Wet op het primair onderwijs meer bedraagt dan zes kilometer;
    b. speciale basisonderwijs als bedoeld in de Wet op het primair onderwijs meer bedraagt dan zes kilometer; of
    c. speciaal onderwijs meer bedraagt dan zes kilometer.
2. In afwijking van het eerste lid wordt geen afstandsgrens gehanteerd wanneer aan het college genoegzaam is aangetoond dat het een gehandicapte leerling betreft. Zo nodig kan het college hierover advies vragen aan een onafhankelijk medisch deskundige. De deskundige betrekt in zijn advies de mogelijkheden van de gehandicapte leerling om zelfstandig, al dan niet met begeleiding, met de fiets of het openbaar vervoer te reizen.

Artikel 14. Aanwijzing opstapplaats

1. Het college kan bij het verstrekken van aangepast vervoer een opstapplaats aanwijzen van waaruit de leerling gebruik maakt van de vervoersvoorziening.
2. De ouders dragen er zorg voor dat de leerling naar en op de opstapplaats wordt begeleid als dit noodzakelijk is.
3. Het college wijst geen opstapplaats aan als door de ouders wordt aangetoond dat begeleiding van de leerling door henzelf of anderen onmogelijk is dan wel tot ernstige benadeling van het gezin zal leiden en een andere oplossing niet mogelijk is.
4. Het college wijst (tijdelijk) geen opstapplaats aan als het gebruik van een opstapplaats leidt tot hogere kosten dan aangepast vervoer vanaf de woning van de leerling.

Artikel 15. Peildatum leeftijd leerling

Voor het verstrekken van een vervoersvoorziening op basis van artikel 23 is de leeftijd van de leerling op 1 augustus van het schooljaar waarop de vervoersvoorziening betrekking heeft bepalend.

Artikel 16. Andere vergoedingen

De aanspraak op een toelage, voor zover die voor de betreffende leerling betrekking heeft op de reiskosten, wordt op een bekostiging in mindering gebracht, dan wel als eigen bijdrage in rekening gebracht.

Artikel 17. Schooltijden en wachttijden

1. Bekostiging van het aangepast vervoer vindt plaats op standaard schooldagen en schooltijden, zoals deze zijn opgenomen in de schoolgids van de school die de leerling bezoekt.
2. Ingeval er binnen een school sprake is van verschillende lesroosters binnen de vaste schooltijden, kan het college besluiten met de inzet van het aangepaste vervoer een wachttijd aan te houden van één of meerdere lesuren, om zodoende aan te sluiten op het reguliere leerlingenvervoer.
3. Het aangepast vervoer op schooldagen en schooltijden die afwijken van de in de schoolgids genoemde dagen en tijden wordt niet bekostigd, tenzij de ouders bewijs overleggen waaruit blijkt dat de structurele handicap van een leerplichtige leerling de aansluiting op de standaard schooltijden onmogelijk maakt.

Artikel 18. Tijdelijk verblijf buiten de gemeente

1. Het college kan een tijdelijke vervoersvoorziening voor een periode van maximaal zes weken toekennen aan de ouders van een leerling, die als gevolg van een crisissituatie tijdelijk buiten de gemeente verblijft, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a. de leerling blijft zijn eigen school bezoeken;
b. in de periode, voorafgaand aan het tijdelijke verblijf buiten de gemeente, is een vervoersvoorziening toegekend op grond van deze verordening; en
c. de intentie bestaat dat de leerling terugkeert naar de oorspronkelijke gemeente.

2. Het besluit waarin de vervoersvoorziening is toegekend voorafgaand aan een tijdelijke vervoersvoorziening wordt opgeschort met ingang van de datum van tijdelijk verblijf buiten de gemeente en herleeft weer zodra de leerling terugkeert in de gemeente, tenzij de geldigheidsduur van dit besluit is verstreken.

Artikel 19. Vervoersvoorziening naar stageadres

1. Als er al aanspraak bestaat op een vervoersvoorziening naar een school voor voortgezet speciaal onderwijs of een school voor voortgezet onderwijs kan op verzoek een vervoersvoorziening worden toegekend voor het vervoer naar een stageadres. Hiervoor wordt een afzonderlijke aanvraag ingediend.
2. In afwijking van het bepaalde in artikel 6, eerste lid, kan een aanvraag voor stagevervoer bovendien door de school voor voortgezet speciaal onderwijs of de school voor voortgezet onderwijs gedaan worden.
3. De vervoersvoorziening naar een stageadres wordt slechts toegekend als er wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
    a. de stage is onderdeel van het onderwijsprogramma zoals opgenomen in de schoolgids van de school of in het stagecontract;
    b. de stagetijden komen overeen met de reguliere schooltijden;
    c. de stage vindt plaats op één stageadres; en
    d. het stageadres is gelegen op de route van de woning dan wel de opstapplaats naar de school. Als wordt aangetoond dat dit niet mogelijk is, dan kan het stageadres gelegen zijn binnen een door het college te bepalen maximale straal van de woning of de school.
4. Een vervoersvoorziening wordt slechts toegekend over de afstand tussen de woning van de leerling dan wel de opstapplaats en het dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke stageadres.
5. Het college kan het stagecontract opvragen.

Artikel 20. Vervoersvoorziening van en naar opvangadres

1. Op verzoek kan een vervoersvoorziening worden toegekend voor het vervoer tussen school en een opvangadres vóór en/of na schooltijd, anders dan het woonadres.
2. Het vervoer van of naar een opvangadres komt in de plaats van het vervoer vanaf school naar het woonadres en/of van het woonadres naar school. Indien wordt gekozen voor vervoer naar of van het opvangadres, dan zijn de ouders verantwoordelijk voor het vervoer tussen opvangadres en het woonadres.
3. De vervoersvoorziening van en naar het opvangadres wordt slechts toegekend indien er wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
4. de leerling bezoekt een basisschool, speciale school voor basisonderwijs of een school voor speciaal (voortgezet) onderwijs;
    a. de leerling heeft een vervoersvoorziening voor aangepast vervoer;
    b. het betreft maximaal twee opvangadressen per schooljaar, waarbij geldt maximaal één opvangadres vóór schooltijd en één extra adres na schooltijd;
    c. het opvangadres ligt binnen de gemeentegrens van de gemeente Wormerland;
    d. het vervoer vindt plaats in aansluiting op de reguliere begin- of eindtijd van de school volgens de schoolgids;
    e. de leerling bezoekt het opvangadres op vaste dagen en tijden;
    f. op de locatie is iemand aanwezig die de verantwoordelijkheid draagt voor de leerling vanaf het moment dat de leerling het vervoer verlaat.

5. Bij een voorziening voor aangepast vervoer naar opvangadres geldt een norm voor de maximale reistijd in het voertuig van 90 minuten. Het college kan nadere regels stellen over de maximale reistijd in specifieke situaties.
6. Indien het vervoer naar het opvangadres leidt tot individueel vervoer of om andere redenen leidt tot hogere kosten dan vervoer naar het woonadres behoudt het college zich het recht voor om geen vervoersvoorziening toe te kennen voor het vervoer naar het opvangadres.

§ 4 Onderzoeksfase: verstrekking aard en omvang van de vervoersvoorziening

Artikel 21. Verstrekking van de vervoersvoorziening

1. Het college betrekt bij de verstrekking van de vervoersvoorziening het eventuele persoonlijk vervoersontwikkelingsplan of vervoersadviezen van deskundigen die voor de onderzoekfase van belang zijn.
2. Als begeleiding in het vervoer vereist is, vergoedt het college geen andere kosten dan de vervoerskosten die verbonden zijn aan de begeleiding van de leerling in het vervoer.

Artikel 22. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer en vervoer per fiets

1. Indien voldaan is aan de afstandsgrens genoemd in artikel 13, eerste lid, verstrekt het college aan de ouders van de leerling die een school voor primair onderwijs of (voortgezet) speciaal onderwijs bezoekt bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer (OV).
2. Indien aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in het eerste lid en de leerling naar het oordeel van het college, al dan niet onder begeleiding, gebruik kan maken van het vervoer per fiets, verstrekt het college de ouders bekostiging op basis van de kosten van het vervoer per fiets.
3. De OV vergoeding wordt berekend m.b.v. de website 9292.nl, waarbij gekeken wordt naar de goedkoopste mogelijke wijze van openbaar vervoer.
4. De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer gemeten langs de (kortste) fietsroute conform ANWB routeplanner.

Artikel 23. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer of vervoer per fiets ten behoeve van een begeleider

1. Het college verstrekt aan de ouders van de leerling, die een school bezoekt bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer of vervoer per fiets van de leerling en een begeleider van de leerling als:
    a. voldaan is aan de afstandsgrens genoemd in artikel 13, eerste lid, de leerling jonger dan negen jaar is en door de ouders ten behoeve van het college genoegzaam wordt aangetoond dat de leerling niet in staat is zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik te maken; of
    b. de gehandicapte leerling.
2. De OV vergoeding wordt berekend m.b.v. de website 9292.nl, waarbij gekeken wordt naar de goedkoopste mogelijke wijze van openbaar vervoer.
3. De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer gemeten langs de (kortste) fietsroute conform ANWB routeplanner.
4. Indien een begeleider meer dan één leerling tegelijk begeleidt, komen slechts de kosten van het vervoer ten behoeve van één begeleider voor bekostiging in aanmerking.

Artikel 24. Vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer

1. Het college verstrekt een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer aan de ouders van de leerling die een school bezoekt, indien:
    a. aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in de artikelen 22 of 23 en de leerling met gebruikmaking van openbaar vervoer naar school of terug, meer

dan anderhalf uur onderweg is en de reistijd met aangepast vervoer tot 50% of minder van de reistijd per openbaar vervoer kan worden teruggebracht;
   b. aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in de artikelen 22 of 23 en openbaar vervoer ontbreekt, tenzij de leerling naar het oordeel van het college al dan niet onder begeleiding gebruik kan maken van het vervoer per fiets;
   c. aanspraak bestaat op bekostiging zoals bedoeld in artikel 23 en door de ouders ten behoeve van het college genoegzaam wordt aangetoond dat begeleiding van de leerling door henzelf of anderen onmogelijk is dan wel tot ernstige benadeling van het gezin zal leiden en een andere oplossing niet mogelijk is; of
   d. de leerling, naar het oordeel van het college, ook niet onder begeleiding in staat is van het openbaar vervoer gebruik te maken.
2. Indien begeleiding in het aangepast vervoer vereist is, vergoedt het college geen andere kosten dan de vervoerskosten welke verbonden zijn aan de begeleiding van de leerling in het aangepast vervoer.

Artikel 25. Bekostiging op basis van de kosten van eigen vervoer

1. Indien aanspraak bestaat op een vervoersvoorziening, kan het college de ouders vragen of op aanvraag toestaan één of meer leerlingen zelf te vervoeren of te laten vervoeren.
2. Indien toestemming ingevolge het eerste lid aan de ouders is verleend, bekostigt het college aan de ouders die een leerling zelf vervoeren, dan wel laten vervoeren:
   a. een bedrag op basis van de kosten van het vervoer per fiets voor de leerling zonder begeleiding, als aanspraak zou bestaan op bekostiging op basis van de kosten van het vervoer per fiets al dan niet met begeleiding. De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer gemeten langs de (kortste) fietsroute conform ANWB routeplanner.
   b. een bedrag op basis van de kosten van het openbaar vervoer voor de leerling zonder begeleiding, als aanspraak zou bestaan op bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer al dan niet met begeleiding; of
   c. een bedrag op basis van een kilometervergoeding voor de auto, als aanspraak zou bestaan op een voorziening in de vorm van aangepast vervoer, behoudens het bepaalde in het vierde lid. Deze vergoeding bedraagt het belastingvrije kilometerbedrag per kilometer.
3. Indien toestemming ingevolge het eerste lid aan de ouders is verleend, bekostigt het college aan de ouders die meer dan een leerling tegelijk zelf vervoeren, dan wel laten vervoeren, een bedrag op basis van een kilometervergoeding voor de auto, behoudens het bepaalde in het vierde lid.
4. Aan de ouders die een of meer leerlingen laten vervoeren door andere ouders die van gemeentewege voor het vervoer van een of meer leerlingen bekostiging ontvangen, wordt door het college geen bekostiging verstrekt.

Artikel 26. Bekostiging andere passende voorziening

1. Indien aanspraak bestaat op bekostiging van de vervoerskosten, kan het college na overleg met de ouders, een bekostiging verstrekken voor een andere passende voorziening, die goedkoper is dan de bekostiging van de vervoerskosten.
2. Bij het bepalen of de voorziening goedkoper is dan of gelijk is aan de kosten van het openbaar vervoer, kunnen de kosten van het openbaar vervoer over een periode van maximaal drie jaar cumulatief gerekend worden, voor zover aannemelijk is dat ouders in die periode voor de leerling aanspraak zullen hebben op een vervoersvoorziening.
3. Wordt een andere passende voorziening toegekend op basis van voordeligheid over een periode langer dan een jaar, dan kunnen ouders gedurende dezelfde periode geen aanspraak meer maken op een andere vervoersvoorziening, tenzij sprake is van onvoorziene gewijzigde omstandigheden.

4. Het college stelt nadere regels over het verstrekken van een andere passende voorziening.

Artikel 27. Vervoersvoorziening voor weekeinde en vakantie

1. Met inachtneming van artikel 12 kent het college desgewenst een vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie toe aan de in de gemeente wonende ouders van de leerling die, met het oog op het volgen van voor hem passend speciaal onderwijs of voortgezet speciaal onderwijs in een internaat of pleeggezin verblijft.
2. Het college kent aan de ouders een vervoersvoorziening toe voor het weekeindevervoer van de leerling voor de, eenmaal per weekeinde gemaakte, reis van het internaat of het pleeggezin waar de leerling verblijft, naar de woning van de ouders en terug, voor zover de weekeinden niet vallen binnen de in het tweede lid bedoelde schoolvakanties.
3. Het college kent aan de ouders een vervoersvoorziening toe voor het vakantievervoer van de leerling voor de, eenmaal per schoolvakantie van twee dagen of meer, gemaakte reis van het internaat of het pleeggezin waar de leerling verblijft, naar de woning van de ouders en terug, voor zover de vakantie voorkomt in de schoolgids van de school die de leerling bezoekt.
4. Artikel 24, eerste lid, aanhef en onder a, is niet van toepassing.

Artikel 28. Eigen bijdrage in de vorm van een drempelbedrag

1. Aan de ouders van een leerling die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs, zoals bedoeld in de Wet op het primair onderwijs bezoekt, van wie het inkomen tezamen meer bedraagt dan € 27.000,- wordt slechts bekostiging verstrekt voor zover de kosten van het vervoer van die leerling de kosten van het openbaar vervoer over de in artikel 13 bepaalde afstand te boven gaan.
2. In geval het college in plaats van bekostiging in geld toe te kennen het vervoer zelf verzorgt dan wel doet verzorgen, betalen de ouders van een leerling die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs bezoekt, per leerling per schooljaar een eigen bijdrage die gelijk is aan de kosten van het openbaar vervoer over de in artikel 13 bepaalde afstand, indien het inkomen van de ouders meer bedraagt dan € 27.000,- , tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer.
3. De kosten voor openbaar vervoer, genoemd in het eerste en tweede lid, betreffen de kosten van openbaar vervoer die bij gebruik van de OV-chipkaart of een andere binnen de gemeente geldende OV-betaalmogelijkheid voor de in artikel 9 bepaalde afstand redelijkerwijs zouden worden gemaakt, ongeacht de aanwezigheid van openbaar vervoer of het daadwerkelijk gebruik ervan. Bij het bepalen van de kosten wordt rekening gehouden met de kortingen die voor de leerling binnen het systeem kunnen gelden.
4. Het inkomensbedrag van € 27.000,- genoemd in het eerste en tweede lid, wordt met ingang van 1 januari 2022 jaarlijks aangepast aan de wijziging die het indexcijfer van de regelingslonen van volwassen werknemers heeft ondergaan ten opzichte van het voorafgaande jaar en rekenkundig afgerond op een veelvoud van € 450,-. Het aangepaste bedrag treedt in plaats van het in het eerste en tweede lid genoemde bedrag van € 27.000,-.
5. Het eerste tot en met het vierde lid zijn niet van toepassing op gehandicapte leerlingen.

Artikel 29. Eigen bijdrage in de vorm van een draagkrachtafhankelijke bijdrage

1. Indien de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor basisonderwijs (zoals bedoeld in de Wet op het primair onderwijs) meer dan 20 km bedraagt, betalen de ouders een van de financiële draagkrachtafhankelijke bijdrage tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer.

2. In geval het college in plaats van bekostiging in geld toe te kennen het vervoer zelf verzorgt dan wel doet verzorgen, en de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor basisonderwijs meer dan 20 km bedraagt, betalen de ouders een van de financiële draagkrachtafhankelijke bijdrage tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer.
3. De hoogte van het bedrag als bedoeld in het eerste lid en de bijdrage als bedoeld in het tweede lid worden berekend per gezin en zijn afhankelijk van de hoogte van het inkomen van de ouders. Zij bedragen:

Inkomen in euro's	*Eigen bijdragen in euro's*
0 - 35.500	Nihil
35.500 - 42.000	150
42.000 - 48.500	630
48.500 - 55.000	1180
55.000 - 62.500	1725
62.500 - 69.000	2270
69.000 en verder	Voor elke extra € 5.500: € 560 erbij

4. De inkomensbedragen, genoemd in het derde lid, worden met jaarlijks, met ingang van 1 januari 2022 aangepast aan de wijziging die het indexcijfer van de regelingslonen van volwassen werknemers heeft ondergaan ten opzichte van 1 januari van het voorafgaande jaar, en rekenkundig afgerond op een veelvoud van € 500,-.
5. De bedragen van de eigen bijdrage, bedoeld in het derde lid, worden met jaarlijks, met ingang van ieder per kalenderjaar aangepast aan de wijziging die het consumentenprijsindexcijfer van de reeks alle huishoudens op het onderdeel vervoersdiensten heeft ondergaan ten opzichte van 1 januari van het voorafgaande jaar, en rekenkundig afgerond op een veelvoud van € 5,-.
6. Dit artikel is niet van toepassing op gehandicapte leerlingen.

§ 5 Slotbepalingen

Artikel 30. Beslissing college in gevallen waarin de regeling niet voorziet
In gevallen, de uitvoering van het leerlingenvervoer betreffende, waarin deze verordening niet voorziet, beslist het college.

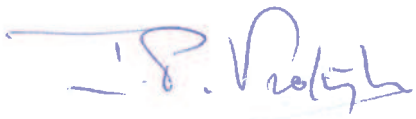
Artikel 31. Afwijken van bepalingen
Het college kan in bijzondere gevallen, het vervoer voor onderwijs aangaande, ten gunste van de ouders afwijken van de bepalingen in deze verordening, zo nodig na advies te hebben gevraagd aan deskundigen.

Artikel 32. Overgangsbepalingen
1. Deze verordening is van toepassing op vervoersaanvragen die zijn ingediend na de inwerkingtreding van deze verordening.
2. De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 blijft van toepassing op vervoersaanvragen die betrekking hebben op het schooljaar 2021/2022.

Artikel 33. Intrekking oude regeling
De Verordening Leerlingenvervoer Wormerland 2016 wordt ingetrokken.

Artikel 34. Inwerkingtreding en citeertitel
1. Deze verordening treedt in werking op 1 maart 2022.
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening bekostiging leerlingenvervoer Wormerland 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 8 februari 2022.

de griffier,	de voorzitter,
	
I.P. Vrolijk	A.J. Michel-de Jong

Toelichting

Algemeen
Ieder kind heeft recht op passend onderwijs. In sommige gevallen is de afstand naar de school groot, of kan het kind wegens zijn structurele handicap niet zelfstandig naar school. Ouders kunnen dan een beroep doen op de Verordening bekostiging leerlingenvervoer.

Wettelijke plicht
De raad heeft de wettelijke plicht een regeling vast te stellen voor het leerlingenvervoer. In artikel 4,eerste lid, van de Wet op het primair onderwijs (hierna: WPO), artikel 4, eerste lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs (hierna: WVO) en artikel 4, eerste lid, van de Wet op de expertisecentra (hierna: WEC), heet het 'de bekostiging van de door het college noodzakelijk te achten vervoerskosten ten behoeve van het schoolbezoek'. Het gaat hierbij zowel om scholen voor basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, (voortgezet) speciaal onderwijs en regulier voortgezet onderwijs die zijn aangesloten bij samenwerkingsverbanden primair of voortgezet onderwijs, als om instellingen voor cluster 1 en cluster 2.

De Verordening bekostiging leerlingenvervoer geeft uitvoering aan de taakstelling van de gemeentebesturen.

Naast voorschriften voor de wijze waarop ouders de aanvraag kunnen indienen, bevat deze verordening criteria aan de hand waarvan ouders aanspraak kunnen maken op een vervoersvoorziening. Uitgangspunt daarbij is dat de verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek van de leerling bij de ouders blijft.

De Verordening bekostiging leerlingenvervoer is zodanig opgebouwd, dat eerst het recht op een vergoeding wordt vastgesteld, waarna onderzocht wordt welke vergoeding wordt verstrekt.

Vervoersvoorziening
In de Verordening bekostiging leerlingenvervoer wordt het begrip 'vervoersvoorziening' gehanteerd. Dat houdt in dat er niet altijd sprake is van een kostendekkende betaling. Zo is ook een voorziening mogelijk in de vorm aangepast vervoer, dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen. Het college van burgemeester en wethouder (hierna: het college) bepaalt in welke vorm de voorziening wordt verstrekt. Het vervoer dient echter te allen tijde passend te zijn.

Eerste uitgangspunt van de regeling is dat de leerling zelfstandig naar school reist met de fiets, met openbaar vervoer of op andere wijze. Afhankelijk van afstand en andere omstandigheden kan daarbij wel of niet recht bestaan op een vergoeding.

Tweede uitgangspunt van de regeling is dat ouders de leerling zoveel mogelijk zelf brengen en halen, of hiervoor iemand anders inschakelen (andere gezinsleden, opa en oma, etc). Afhankelijk van afstand, vervoerwijze en andere omstandigheden kan hierbij recht op een vergoeding bestaan.

Vaak kunnen ouders vanwege hun werk de leerling niet vijf dagen per week zelf brengen en halen, maar wel één of twee dagen. Ouders vragen dan een voorziening aan voor het deel van het vervoer dat zij niet zelf kunnen organiseren.

Derde uitgangspunt van de regeling is dat kinderen continu groeien en leren en dat iets wat vorig jaar niet mogelijk was, dit jaar misschien wel lukt. Kinderen die eenmaal zelfstandig leren reizen bloeien vaak ook in andere opzichten op. De gemeente wil dit zoveel mogelijk stimuleren.

Om hieraan passende aandacht te geven kan de gemeente met ouders en leerling een ‘gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid’ organiseren, waarin mogelijkheden worden besproken, ondersteuning wordt aangeboden en afspraken worden gemaakt. Daarnaast heeft het uitgangspunt van zelfstandig reizen ook aandacht in de samenwerking met het onderwijs.

Artikelsgewijze toelichting

Enkel die bepalingen die verdere toelichting behoeven, worden hieronder nader behandeld.

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

Afstand
De afstand dient consequent te worden gemeten. Er wordt voor elke afstand eenzelfde, professionele routeplanner gehanteerd. Het verdient aanbeveling de ouders bij de aanvraag te informeren over de wijze waarop de afstand wordt gemeten.

Begeleider
Wanneer een leerling begeleiding nodig heeft tijdens het vervoer, is dat een verantwoordelijkheid van de ouders. Zij zijn en blijven verantwoordelijk voor de schoolgang van hun kind. Werk van ouders of anderszins ontslaat ouders niet van deze verantwoordelijkheid. Wanneer ouders zelf niet in staat zijn om begeleiding te bieden, is het hun verantwoordelijkheid iemand te zoeken, die deze taak van hen hetzij tijdelijk en/of deeltijds overnemen.

Gehandicapte leerling
Een leerling die door een structurele lichamelijke, verstandelijke, zintuiglijke of psychische handicap niet of niet zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik kan maken, wordt aangemerkt als een gehandicapte leerling in de zin van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer.

Wanneer een leerling, ondanks zijn handicap wél zelf kan reizen met het openbaar vervoer, is deze inde zin van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer géén gehandicapte leerling. De beperking die de leerling door de handicap ervaart moet structureel van aard zijn, in ieder geval langer dan drie maanden duren. Wanneer de beperking met medicijnen te verbeteren is, is er geen sprake van een beperking in de zin van deze verordening. Van een beperking in deze verordening is dus alleen sprake wanneer deze structureel en niet behandelbaar is.

Inkomen
Als peiljaar voor het inkomen moet op grond van de WPO (artikel 4, zevende lid) worden aangemerkt het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin het schooljaar waarvoor bekostiging van de vervoerskosten wordt gevraagd, begint. Bepalend is het verzamelinkomen van het huishouden waarin de leerling leeft, dat af te lezen is van de aanslag inkomstenbelasting. Bij het ontbreken van een aanslag inkomstenbelasting wordt uitgegaan van het bij de Belastingdienst geregistreerde inkomen. Bij het opvragen van de Inkomstenbelastingverklaring vermeldt de Belastingdienst het bij de Belastingdienst geregistreerde inkomen, dan wel het verzamelinkomen ingeval er aangifte is gedaan.

Leerling
Voor basisscholen en speciale scholen voor basisonderwijs geldt dat kinderen de leeftijd van vier jaar moeten hebben bereikt om als leerling te worden toegelaten (artikel 39, eerste lid, van de WPO). In het derde lid van artikel 39 van de WPO is bepaald dat kinderen vanaf drie

jaar en tien maanden ten hoogste vijf dagen (schoolgewenningsdagen) de basisschool mogen bezoeken. Deze kinderen zijn echter geen leerlingen in de zin van de wet, en de ouders kunnen dan ook geen aanspraak maken op een vervoersvoorziening.

Voor het (voortgezet) speciaal en voortgezet onderwijs geldt dat ouders van leerlingen die zijn toegelaten tot scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs of voortgezet onderwijs aanspraak kunnen maken op een vervoersvoorziening indien wordt voldaan aan de voorwaarden van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer. De leeftijd van de leerling is hierbij niet van belang.

Een belangrijke uitzondering vormen leerlingen die rijdende scholen bezoeken voor kinderen van kermisexploitanten of van circusmedewerkers (Titel B van het Besluit trekkende bevolking WPO). Ouders van leerlingen die deze scholen bezoeken kunnen geen aanspraak maken op een vervoersvoorziening. De kosten voor noodzakelijk vervoer van deze leerlingen ten behoeve van het schoolbezoek vormen onderdeel van de materiële instandhouding van die scholen.

Ondersteuningsplan
Het ondersteuningsplan speelt in het passend onderwijs een belangrijke rol. Het plan dient te verwezenlijken dat leerlingen een ononderbroken ontwikkelingsproces kunnen doormaken en dat leerlingen die extra ondersteuning behoeven een zo passend mogelijke plaats in het onderwijs krijgen. Ook wordt het basisondersteuningsniveau aangegeven, dat voor elke school geldt.

Het ondersteuningsplan omvat onder meer de procedure en criteria voor de verdeling, besteding en toewijzing van de ondersteuningsmiddelen en – voorzieningen aan de scholen. Ook moeten de procedure en de criteria voor de plaatsing van leerlingen op speciale scholen voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband en op scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs in het plan worden opgenomen, evenals de procedure en criteria voor terug- of overplaatsing naar reguliere scholen.

Het samenwerkingsverband stelt het ondersteuningsplan vast, maar de gemeente heeft een belangrijke rol: over het concept van het plan dient eerst in een op overeenstemming gericht overleg (hierna: OOGO) afstemming te hebben plaatsgevonden met het college van de gemeenten die binnen het gebied van het samenwerkingsverband zijn gelegen (artikel 18a, negende lid, van de WPO en artikel 17a, negende lid, van de WVO).

Ontwikkelingsperspectief
Voor leerlingen in het speciaal basisonderwijs, het speciaal onderwijs, het voortgezet speciaal onderwijs, het praktijkonderwijs (hierna: pro) én voor leerlingen, die in het regulier basis- en voortgezet onderwijs extra ondersteuning krijgen, zijn de scholen verplicht een ontwikkelingsperspectief op te stellen.

Het ontwikkelingsperspectief wordt in overleg met ouders vastgesteld. Het bevat de onderwijsdoelen van de leerlingen en het uitstroomprofiel (vervolgonderwijs, arbeidsmarktgericht en dagbesteding).

OOGO
Artikel 18a, negende lid, van de WPO en artikel 17a, negende lid, van de WVO bepalen, dat samenwerkingsverbanden en gemeenten met elkaar een Op Overeenstemming Gericht Overleg (hierna: OOGO) moeten voeren met als doel om een ondersteuningsplan vast te stellen. Het samenwerkingsverband en het college overleggen, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheid, met elkaar ten minste over:

- de vraag hoe de aansluiting tussen de ondersteuning in het onderwijs en de (jeugd)zorg

- vanuit de gemeente het beste tot stand kan komen;
- het leerlingenvervoer;
- de leerplicht;
- de onderwijshuisvesting.

Het overleg moet leiden tot een goede afstemming en samenwerking tussen het samenwerkingsverband en de gemeente.

Opdc
Een orthopedagogisch-didactisch centrum kan worden aangemerkt als 'school', wanneer het gaat om het geven van onderwijs.

Openbaar vervoer
Bij de definiëring van het begrip 'openbaar vervoer' is aangesloten bij de begripsomschrijving zoals deze is vastgelegd in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000, met uitzondering van de zinsnede 'volgens een dienstregeling'; zodoende kan ook de regiotaxi desgewenst als een vorm van openbaar vervoer worden beschouwd.

Opstapplaats
Eén van de mogelijkheden om het vervoer efficiënter en daardoor goedkoper te organiseren, is het instellen van centrale opstapplaatsen, van waar de leerlingen met de taxi of bus worden vervoerd. Met een dergelijk systeem worden de leerlingen niet thuis voor de deur opgehaald, maar dienen zij zich, al dan niet onder begeleiding van de ouders, te begeven naar de door de gemeente aangewezen opstapplaats.

Ouders
De omschrijving volgt de begripsbepalingen van de WPO en de WEC.
Ook pleegouders zijn aan te merken als verzorgers en vallen daarmee onder het begrip 'ouders'.

Reistijd
De definitie van de heenreis is belangrijk bij (a) het bepalen of er recht is op een voorziening op grond van de reisduur met openbaar vervoer en (b) het bepalen of de geplande reistijd in het aangepast vervoer voldoet aan de norm van 60 minuten binnen de gemeentegrens en 90 minuten buiten de gemeentegrens die in artikel 13 wordt gesteld.

Samenwerkingsverband
Onder 1/2°
Een samenwerkingsverband primair onderwijs omvat volgens artikel 18a van de WPO alle binnen een bepaald aaneengesloten gebied gelegen vestigingen van basisscholen, speciale scholen voor basisonderwijs, scholen voor speciaal onderwijs en scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, voor zover daaraan speciaal onderwijs wordt verzorgd, behorend tot cluster 3 en cluster 4. Een uitzondering vormen vestigingen van scholen waarvoor het bestuur is aangesloten bij een landelijk samenwerkingsverband.

Scholen voor speciaal onderwijs of scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, behorend tot cluster 3 en cluster 4, die geen vestigingen hebben in het gebied van het samenwerkingsverband, kunnen toch deelnemen aan dit samenwerkingsverband.
Instellingen behorend tot cluster 1 en cluster 2 behoren niet tot het samenwerkingsverband.

Onder 3/2°
Een samenwerkingsverband voortgezet onderwijs omvat volgens artikel 17a van de WVO alle binnen een bepaald aaneengesloten gebied gelegen vestigingen van scholen voor voortgezet onderwijs, scholen voor voortgezet speciaal onderwijs en scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, voor zover daaraan voortgezet speciaal onderwijs wordt

verzorgd, behorend tot cluster 3 en cluster 4. Een uitzondering vormen vestigingen van scholen waarvoor het bestuur is aangesloten bij een landelijk samenwerkingsverband.

Scholen voor voortgezet speciaal onderwijs of scholen voor speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, behorend tot cluster 3 en cluster 4, die geen vestigingen hebben in het gebied van het samenwerkingsverband, kunnen toch deelnemen aan dit samenwerkingsverband. Instellingen behorend tot cluster 1 en cluster 2 behoren niet tot het samenwerkingsverband.

School
Onder 1°
In de WPO gaat het om basisscholen en scholen voor speciaal basisonderwijs.

Onder 2°
In de WEC gaat het om onderwijs aan dove kinderen of slechthorende kinderen, kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden, visueel gehandicapte kinderen, lichamelijk gehandicapte kinderen, langdurig zieke kinderen, zeer moeilijk lerende kinderen, zeer moeilijk opvoedbare kinderen, meervoudig gehandicapte kinderen en kinderen in scholen verbonden aan pedologische instituten.

De WEC onderscheidt de volgende clusters:

- Cluster 1: onderwijs aan visueel gehandicapte kinderen dan wel meervoudig gehandicapte kinderen met deze handicap,
- Cluster 2: onderwijs aan dove kinderen, slechthorende kinderen en kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden dan wel meervoudig gehandicapte kinderen met een van deze handicaps,
- Cluster 3: onderwijs aan langdurig zieke kinderen met een lichamelijke handicap, lichamelijk gehandicapte kinderen en zeer moeilijk lerende kinderen dan wel meervoudig gehandicapte kinderen met een van deze handicaps en
- Cluster 4: onderwijs aan langdurig zieke kinderen anders dan met een lichamelijke handicap, zeer moeilijk opvoedbare kinderen en kinderen in scholen verbonden aan pedologische instituten.

Het onderwijs van cluster 1 en cluster 2 wordt gegeven in instellingen. Deze instellingen vallen ook onder het begrip ‘school’.

Onder 3°
In de WVO gaat het om scholen voor voorbereidend wetenschappelijk onderwijs (hierna: vwo), hoger algemeen vormend onderwijs (hierna: havo), voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs (hierna: vmbo) en pro.
Leerwegondersteunend onderwijs is geen aparte schoolsoort, maar betreft extra ondersteuning aan leerlingen in het vmbo.

Toegankelijke school
Leerlingen kunnen op grond van hun lichamelijke of geestelijke toestand zijn aangewezen op een bepaalde school. In de WPO is bepaald dat het samenwerkingsverband primair onderwijs beoordeelt of een leerling toelaatbaar is tot een speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband of tot het speciaal onderwijs van cluster 3 en cluster 4 (artikel 18a, zesde lid, van de WPO). Het samenwerkingsverband laat zich daarbij adviseren door deskundigen.

De WVO kent een dergelijke bepaling: het samenwerkingsverband voortgezet onderwijs beoordeelt of een leerling toelaatbaar is tot het voortgezet speciaal onderwijs (artikel 17a, zesde lid, van de WVO). Ook hier geldt dat het samenwerkingsverband zich daarbij laat adviseren door deskundigen.

Vooralsnog bepaalt de regionale verwijzingscommissie de toelaatbaarheid tot het praktijkonderwijs (artikel 10g van de WVO) en beslist of een leerling op leerwegondersteunend onderwijs is aangewezen (artikel 10e van de WVO). Met ingang van 1 augustus 2015 wordt het praktijkonderwijs en het leerwegondersteunend onderwijs in het passend onderwijs geïntegreerd; dan beslist het samenwerkingsverband of een leerling toelaatbaar is tot het praktijkonderwijs of is aangewezen op leerwegondersteunend onderwijs.

Voor instellingen voor cluster 1 en cluster 2 geldt een afwijkende procedure. In de WEC is bepaald dat de commissie van onderzoek beoordeelt of een leerling in aanmerking komt voor het onderwijs op de instelling óf op begeleiding vanuit de instelling, waarbij de leerling dan is ingeschreven op een andere school (artikel 41, tweede lid, van de WEC).

Vervoer
Het vervoer vindt plaats in aansluiting op het begin en einde van de schooldag, zoals aangegeven in de schoolgids van de school. Alleen wanneer de leerplichtige leerling door een structurele handicap slechts een deel van het onderwijsprogramma kan volgen, kan in een voorkomend geval tijdens de schooltijd vervoerd worden. Sociale omstandigheden, lichamelijke problemen van tijdelijke aard of leeftijd zijn geen grond voor het vervoer tijdens schooltijd.

Met afwijkende roosters, zoals deze voorkomen in het voortgezet onderwijs, kan in beginsel geen rekening gehouden worden. De vervoerskosten zouden dan te hoog oplopen. Soms zijn, in overleg met leerlingen, ouders en de school, bepaalde vervoersarrangementen en -combinaties mogelijk, waarbij dan de leerlingen beurtelings een bepaalde tijd moeten wachten op het vervoer.

Vervoersvoorziening
De wet bepaalt dat de gemeenten het vervoer zelf kunnen verzorgen, dan wel doen verzorgen. In de begripsbepaling ‘vervoersvoorziening’ is dit nader uitgewerkt.

Woning
Onder ‘woning’ wordt verstaan: de plaats waar de leerling structureel en feitelijk verblijft. Hierbij is het niet relevant in welke gemeente de ouders en/of het kind staan ingeschreven.

Wanneer de leerling tijdelijk in een andere gemeente verblijft, bijvoorbeeld in verband met noodzakelijke opvang, dient een aanvraag voor een vervoersvoorziening bij die gemeente ingediend te worden. Vakantie van de ouders geldt overigens niet als reden voor noodzakelijke opvang van de leerling elders.

Het adres waar kinderen een bepaalde tijd vóór aanvang en/of na afloop van de schooldag worden opgevangen (de buitenschoolse opvang) valt in beginsel niet onder het begrip ‘woning’.

Artikel 2. De vervoersvoorziening
De verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek blijft ingevolge de Leerplichtwet in alle gevallen bij de ouders liggen. Deze verantwoordelijkheid kan door de ouders niet op- of overgedragen worden aan de gemeente. De wettelijke regeling, noch de gemeentelijke verordening beperkt deze verantwoordelijkheid van de ouders.

Het tweede lid bepaalt dat een leerling die meerderjarig en handelingsbekwaam is zelf een aanvraag voor leerlingenvervoer kan indienen, in plaats van de ouders/verzorgers.

Artikel 3. Doelstelling
Het doel van het leerlingenvervoer is om een financiële ondersteuning te verstrekken ten behoeve van passend vervoer van de woning dan wel de opstapplaats naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school aan de ouders van kinderen wie of van wie de school verder dan de, door de gemeente bepaalde, afstandsgrens gelegen is, of voor wie het medisch niet mogelijk is om de school zelfstandig te bereiken.

Artikel 4. Algemene weigeringsgronden
Of er sprake is van een recht op leerlingenvervoer en zo ja in welke vorm kan in individuele gevallen complex zijn. Er zijn echter ook situaties waarin bij voorbaat op grond van één of twee criteria direct kan worden vastgesteld dat geen recht bestaat op enige voorziening, of op een specifieke invulling van leerlingenvervoer.

Met betrekking tot aangepast vervoer:
Bestaat er een recht op aangepast vervoer, dan geldt nog steeds dat ouders geacht worden om waar mogelijk een deel van het vervoer zelf te verzorgen. Veel ouders werken bijvoorbeeld vier dagen en hebben dus één dag vrij. Andere ouders kunnen met hun werkgever afspraken maken over afwijkende werktijden waardoor brengen en halen op één dag van de week. Dit is een voor de hand liggende invulling van de eigen verantwoordelijkheid van ouders. De voorziening wordt dan geweigerd “voor zover” de ouder zelf kan brengen en halen. In het genoemde voorbeeld wordt de voorziening voor vier dagen per week toegekend en voor één dag per week geweigerd.

Artikel 5. OOGO met het samenwerkingsverband
Eerste en tweede lid
In de Wet passend onderwijs is bepaald dat samenwerkingsverbanden over het ondersteuningsplan OOGO voeren met de gemeente(n). Immers, het beleid van samenwerkingsverbanden en dat van gemeenten kan over en weer gevolgen hebben. Zo is de gemeente, behalve voor het leerlingenvervoer, ook verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de leerplicht, de onderwijshuisvesting en het achterstandenbeleid. Bovendien is de gemeente sinds 1 januari 2015 verantwoordelijk voor de zorg voor jeugd.

Het leerlingenvervoer is één van de thema’s die bij het OOGO ter sprake komt. In het ondersteuningsplan wordt aangegeven op welke scholen extra ondersteuning wordt geboden en welke tussenvoorzieningen er worden gecreëerd. Hiervan is een helder overzicht nodig, waaruit duidelijk valt op te maken wat de gevolgen zijn voor het vervoer van leerlingen.

Gemeenten zijn bij het op overeenstemming gerichte overleg én bij de voorbereiding daarvan met de scholen in gesprek. De partijen zijn zodoende van elkaars inspanningen en beleid op de hoogte.

Advies van deskundigen
Het is voor een gemeente bij een aanvraag om een vergoeding leerlingenvervoer niet altijd duidelijk wat een kind met het oog op zelfstandig reizen kan. Het onderzoek daarnaar kan bepalend zijn voor het recht op een vergoeding en in andere gevallen bepalend zijn voor de vraag welke vervoerskostenvergoeding er wordt verstrekt. Daarmee is het een belangrijk onderdeel van de behandeling van een aanvraag. De mening van ouders en het advies van de school helpen niet altijd in voldoende mate. Een onafhankelijk onderzoek is soms noodzakelijk. De kosten hiervan komen voor rekening van de gemeente.

Om een zo objectief mogelijk advies te verkrijgen is het van belang gerichte vragen te stellen en te verzoeken de antwoorden te motiveren.

Het college kan ook een commissie van advies instellen, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten. Een onafhankelijk advies is op deze wijze gegarandeerd. De kosten

verbonden aan een dergelijke commissie worden uiteraard door de (samenwerkende) gemeenten gedragen.

Wanneer advies nodig is over deelaspecten van het vervoer – bijvoorbeeld over de vraag of de route veilig is – kan dit worden ingewonnen bij deskundigen op het terrein van het desbetreffende deelaspect, bijvoorbeeld de (verkeers)politie.

In het OOGO wordt besproken door wie het college zich laat adviseren. Het college streeft er naar om hierover afspraken te maken met het OOGO, maar het uiteindelijke besluit is aan het college. Omgekeerd is op andere punten (zoals het lesprogramma) de school vrij om keuzes te maken, maar is beleidsmatige afstemming wenselijk.

Derde lid
Naast het wettelijk verplichte OOGO, waar beleidsmatige afspraken worden gemaakt, spreekt het college met het samenwerkingsverband een periodiek uitvoerend overleg af. In dit overleg houden beiden elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen in beleid en uitvoering (bijvoorbeeld ontwikkelingen rondom (jonge kind)arrangementen en observaties). Dit overleg versterkt de onderlinge samenwerking.

Wanneer het samenwerkingsverband een leerling een schoolverwijzing geeft, waardoor de leerling ver moet reizen (bijvoorbeeld voor arrangementen of symbiose-onderwijs), wordt in dit overleg besproken, wat er op korte en lange termijn gedaan kan worden om het specifieke onderwijsaanbod dichter bij huis te organiseren. Slechts door het maken van afspraken hierover kan een gemeente besluiten het vervoer naar de (tijdelijke) ver weg gelegen school te vergoeden (artikel 12, vierde lid).

§ 2. Aanvraag van de vervoersvoorziening

Artikel 6. Aanvraagprocedure
Eerste lid
Indien ouders menen voor een vervoersvoorziening voor hun kind in aanmerking te komen, dienen zij een aanvraag in bij het college. De meerderjarige en handelingsbekwame leerling kan dit ook zelf doen. De aanvraag wordt gedaan in de gemeente waar de feitelijke en structurele verblijfplaats (woning) van de leerling is. Dit kan ook een vast logeeradres zijn, waar de leerling op vaste dagen verblijft. De gemeente stelt hiervoor een papieren of digitaal aanvraagformulier beschikbaar. Het is wenselijk om de aanvraag zo eenvoudig mogelijk te maken. Hierbij kan worden gedacht aan een voorgedrukt, dan wel deels ingevuld aanvraagformulier waarbij gebruik kan worden gemaakt van gegevens, die reeds bekend zijn bij de gemeente.

Tweede lid
Onder gegevens moet ook worden verstaan eventuele toevoeging van verklaringen (bewijsstukken), bijvoorbeeld een medische verklaring, werkgeversverklaring, verklaring van de rijksinspecteur van de belasting of een verklaring van overwegende bezwaren. Huisartsen zijn hiervan uitgezonderd, omdat de Landelijke Huisartsen Vereniging in haar richtlijn heeft opgenomen, dat huisartsen deze verklaringen niet mogen verstrekken. Het schaadt mogelijk de relatie met de patiënt en daar werken huisartsen liever niet aan mee. Een advies is wel op te vragen bij de Gemeentelijke Gezondheidsdienst. Bij twijfel zal de gemeente zelf een onafhankelijke deskundige moeten inschakelen.

Ouders zijn op grond van artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) verplicht deze gegevens te overleggen, als deze van belang zijn voor de beslissing op de aanvraag. De gegevens dienen juist en volledig ingevuld te zijn. Het college bepaalt of dat daadwerkelijk het geval is.

Als het aanvraagformulier aanvulling behoeft of gecorrigeerd dient te worden, stuurt het college het aanvraagformulier terug. Ouders worden dan in de gelegenheid gesteld om de verlangde gegevens binnen een door het college te bepalen termijn (bijvoorbeeld vier weken) aan te vullen of te verbeteren. Wordt hiervan geen gebruik gemaakt, dan dient het college de afweging te maken of de aanvraag in behandeling wordt genomen (artikel 4:5, eerste lid, van de Awb). Op grond van artikel 4:5, vierde lid, van de Awb dient in een voorkomend geval aan de aanvrager bekend te worden gemaakt dat de aanvraag niet in behandeling wordt genomen.

Uit jurisprudentie blijkt dat gemeenten zich bij een afwijzende beschikking niet louter kunnen beroepen op een onjuist dan wel onvolledig ingevuld aanvraagformulier, maar dat zij bij hun beoordeling mede moeten betrekken wat de kennelijke bedoeling van de aanvrager is, zoals die uit aanvragen van de voorafgaande jaren gebleken is (zie ABRvS 9 november 1989, nr. R03.89.5831/S6535).

Artikel 4:15 van de Awb bepaalt dat de beslistermijn wordt opgeschort tot de dag waarop de aanvraag met de ontbrekende gegevens is aangevuld of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken. In artikel 6, vierde lid, is daarom bepaald dat het college binnen acht weken na ontvangst van alle benodigde gegevens een beslissing neemt.

Derde lid
Op de voor het verkrijgen van een vervoervoorziening verstrekte gegevens is de Algemene verordening gegevensbescherming van toepassing. Dit houdt in, dat de verstrekte persoonsgegevens slechts mogen worden gebruikt voor het kunnen behandelen van een aanvraag en het organiseren van het vervoer en of de bekostiging.

Vierde lid
Artikel 4:13 van de Awb bepaalt dat een redelijke termijn waarbinnen een beschikking dient te worden gegeven in ieder geval is verstreken indien het college binnen acht weken geen beschikking heeft gegeven, of aan de aanvrager een bericht van verdaging heeft gezonden. Voor de Verordening bekostiging leerlingenvervoer is gekozen voor de wettelijk toegestane beslistermijn van acht weken.

Vijfde lid
Het kan voorkomen dat de gestelde afwikkelingstermijn niet haalbaar is voor de gemeente. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn wanneer het gevraagde oordeel van deskundigen uitblijft, of indien er sprake is van een bijzondere situatie. In dergelijke gevallen kan het college de beslissing voor ten hoogste vier weken verdagen.
Uiterlijk een dag vóór het verstrijken van de tweede termijn dient een beschikking op de ingediende aanvraag door het college te zijn gegeven. Als blijkt dat ook de verdagingstermijn onvoldoende is, bijvoorbeeld als gevolg van het uitblijven van het advies van deskundigen, dient er toch een beschikking te worden afgegeven.

Een beschikking treedt niet in werking voordat deze bekend is gemaakt (artikel 3:44 van de Awb). De termijnen die in artikel 6 zijn opgenomen zijn inclusief de tijd die het college nodig heeft om een genomen beschikking aan de aanvragers bekend te maken.

Bezwaar en beroep
Er kan bezwaar gemaakt worden tegen een besluit van de gemeente, tegen het feit, dat de gemeente te laat beslist en tegen het verdagen van een besluit. Dit moet wel op tijd worden ingediend, namelijk binnen zes weken.

Als bovenstaande termijnen (acht weken en een eventuele verdaging van vier weken) overschreden worden, kunnen de aanvragers op basis van artikel 6:2 van de Awb daartegen bezwaar maken en beroep instellen. In dit geval is het bezwaar en beroep niet aan een

termijn gebonden (artikel 6:12, eerste lid, van de Awb). Het bezwaar- of beroepschrift wordt niet-ontvankelijk verklaard indien het onredelijk laat is ingediend (artikel 6:12, derde lid, van de Awb).

Zesde lid
Een toegekende vervoersvoorziening kan bestaan uit een bekostiging aan de ouders, óf aanbieding van aangepast vervoer dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen, in de vorm van busvervoer of een taxi(busje). In het geval van een bekostiging zal de ingangsdatum van deze bekostiging in principe samenvallen met de in het aanvraagformulier verzochte datum van ingang, maar niet zijn gelegen vóór de datum waarop de aanvraag door de gemeente werd ontvangen (onder a). Er vindt dus geen bekostiging met terugwerkende kracht plaats. Wanneer de leerling aangepast vervoer krijgt aangeboden dat verzorgd wordt door de gemeente zal de datum van ingang zo veel mogelijk aansluiten bij de door de ouders verzochte datum. Deze ligt dan uiteraard niet vóór de datum waarop de aanvraag door de gemeente werd ontvangen. Bovendien dient rekening te worden gehouden met het feit dat het inschakelen of contracteren van een vervoerder enige tijd kan kosten (onder b).

Artikel 7. Gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij de aanvraag
Eerste tot en met vierde lid
Om ouders te informeren over het leerlingenvervoer is het aan te bevelen een gesprek met de aanvrager(s) te voeren, om:

- verwachtingen aangaande het leerlingenvervoer voor de eventuele komende jaren te
- managen;
- de aanvraag goed te kunnen beoordelen;
- te onderzoeken wat de vervoersmogelijkheden van de leerling zijn.

Indien dit mogelijk is, is het van meerwaarde om ook de leerling te betrekken bij het gesprek. Zo nodig kan ook een deskundige betrokken worden bij het gesprek. Dit kan iemand met medische kennis zijn, zoals een orthopedagoog, iemand van de school, het samenwerkingsverband of anderszins.

In het gesprek wordt onderzocht in welke mate en in welk tempo te verwachten is, dat een leerling zelfstandig(er) kan reizen en hoe ouders hierbij kunnen ondersteunen en/of welke faciliteiten een gemeente daarbij biedt.

Het is aan te raden om dit gesprek in ieder geval bij een eerste aanvraag te voeren. Wanneer de omstandigheden van de leerling wijzigen kan dat aanleiding zijn om een nieuw gesprek te voeren. Het spreekt voor zich, dat een schoolwissel en adreswijziging zo'n nieuwe omstandigheid is, maar ook het gegeven, dat de leerling ouder wordt en zich ontwikkelt kan gezien worden als een gewijzigde omstandigheid.

Indien de leerling niet de dichtstbijzijnde school bezoekt is dit eveneens onderwerp van gesprek. Wat is er gedaan om wél naar de school dichtbij de woning te gaan? En wat wordt er gedaan, ook door het samenwerkingsverband, om het onderwijs in de toekomst dichterbij te organiseren?

Vijfde en zesde lid
Het college stelt, in overleg met de ouders en zo mogelijk met de leerling, een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor de leerling op. In dit plan wordt vastgelegd waar de leerling qua mobiliteit naartoe kan groeien en hoe dit begeleid moet worden. Het doel hiervan is om te beschrijven welke mogelijkheden er zijn om de leerling zelfstandiger te laten reizen, wat hiervoor nodig is, welke periode hiervoor gepland wordt, wat ouders hierin kunnen betekenen en waar de gemeente ondersteunt. Het onderwijs heeft ook tot doel om leerlingen zelfstandig te leren functioneren in de maatschappij. Onder meer voor dit doel wordt door de school een ontwikkelingsperspectief opgesteld voor de leerling. Dit plan wordt betrokken bij het

vervoersontwikkelingsplan en het is aan te raden met scholen frequent overleg te hebben over wat te verwachten valt in het leerlingenvervoer.

Het moment waarop de leerling de leeftijd van negen jaar bereikt, lijkt een goed moment om het eerste persoonlijke vervoersontwikkelingsplan samen met de ouders en de leerling te maken. Dit plan kijkt twee tot drie jaar vooruit, maar kan jaarlijks naar aanleiding van de nieuwe aanvraag geëvalueerd worden. De ontwikkeling van kinderen staat immers niet stil en maakt, dat een kind zich sneller kan ontwikkelen dan gedacht. Voor de leeftijd van negen jaar in dit artikel geldt geen peildatum, waardoor er spreiding van gesprekken is.
Wanneer ouders geen medewerking willen verlenen aan het opstellen van een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor de leerling kan het college overwegen om een onafhankelijk medisch advies in te winnen, waarmee de vervoersmogelijkheden van de leerling duidelijk worden.

Zelfredzaamheid
Bij de beoordeling van een aanvraag leerlingenvervoer is het belangrijk te kijken naar wat een leerling kan en wil. De vergoedingsstructuur is zodanig opgebouwd, dat, binnen de gestelde criteria (beoordelingsfase), de meest zelfstandige en onafhankelijke manier van reizen door de leerling wordt vergoed. Ouders spelen hierin een belangrijke rol en een eigen verantwoordelijkheid. Het is aan hen om eventueel samen met hun sociale netwerk of met behulp van andere ouders hun kind zelf te (laten) vervoeren of te leren zelf naar school te reizen.

Veel leerlingen hebben door hun ontwikkelachterstand en/of gedragsproblemen extra begeleiding nodig op weg naar zelfstandigheid. Dit is een verantwoordelijkheid van de ouders, maar gemeenten kunnen hierbij ondersteunen door het inzetten van een leerproject, waarvan er verschillende worden aangeboden. Ook het bekostigen van het reizen met openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs, kan het voor gezinnen makkelijker maken om de weg naar zelfstandig reizen te vinden. Voor het voortgezet speciaal onderwijs is hiervoor de wettelijke plicht bij de invoering van de Wet passend onderwijs overigens weggevallen.

Uiteraard blijft het maatwerk om te beoordelen hoe een kind kan reizen. Daarin speelt niet alleen de beperking een rol, maar ook de leeftijd, de route en de behoeften van de leerling. Om het maatwerk te kunnen beoordelen is het van belang om kennis te hebben van de situatie van de leerling, de meest geschikte en haalbare vervoerswijze en de zelfredzaamheid van de leerling en het gezin.

Ontwikkelingsperspectief
In scholen voor speciaal onderwijs (SO en VSO) wordt voor elke leerling door de school een ontwikkelingsperspectief (OPP) vastgesteld. Dit bevat vaak aanknopingspunten voor een inschatting van de mogelijkheden van zelfstandig(er) reizen. Idealiter worden in het OOGO afspraken gemaakt met de strekking dat bij het opstellen van het OPP expliciet aandacht wordt gegeven aan zelfstandig reizen.

Artikel 8. Onderzoek
Het inzetten van adviezen van deskundigen is vaak noodzakelijk om onderbouwing te geven aan verklaringen van ouders in de aanvraag (bijvoorbeeld: “De leerling kan niet met fiets of ov naar school reizen, zelfs niet onder begeleiding”).

Naarmate er in het aanvraagproces meer maatwerk wordt geleverd, wordt het lastiger om in de verordening uitputtend te regelen waarover deskundigen worden geraadpleegd, welke deskundigen dit betreft, hoe ouders en leerling hieraan moeten meewerken of hoe het advies wordt betrokken in de beoordeling.

Artikel 9. Algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening

Eerste lid

Ook als het college het vervoer zelf verzorgt of laat verzorgen, kan het van ouders aan wie slechts een gedeeltelijke bekostiging van de vervoerskosten toekomt, verlangen een eigen bijdrage te betalen voor het vervoer van hun leerlingen (artikel 9, tweede lid). De hoogte van deze eigen bijdrage, die slechts van toepassing is op ouders van leerlingen die scholen voor basisonderwijs of speciale scholen voor basisonderwijs bezoeken, is afhankelijk van het inkomen van de ouders en de afstand tussen de woning en de te bezoeken school (zie de artikelen 28 en 29). Indien de ouders weigeren de bijdrage te betalen of nalatig hierin zijn leidt dit tot het vervallen van de aanspraak op de bekostiging dan wel, indien gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld een taxi (busje), tot stopzetting van het vervoer.

Tweede lid

In het tweede lid komt ook tot uitdrukking dat het drempelbedrag en de bijdrage afhankelijk van het inkomen nooit hoger kunnen zijn dan de werkelijke kosten van vervoer.

Derde lid

De verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek blijft ingevolge de Leerplichtwet in alle gevallen bij de ouders liggen. In het derde lid is deze verantwoordelijkheid nog eens expliciet vastgelegd. Deze verantwoordelijkheid kan door de ouders niet op- of overgedragen worden aan de gemeente. De wettelijke regeling, noch de gemeentelijke verordening beperkt deze verantwoordelijkheid van de ouders.

Vierde lid

Het vierde lid bepaalt dat een leerling die meerderjarig en handelingsbekwaam is zelf een aanvraag voor leerlingenvervoer kan indienen, in plaats van de ouders of verzorgers.

Vijfde lid

Aanvragers dienen wijzigingen die van invloed zijn op de toegekende vervoersvoorziening direct door te geven aan het college. Het is raadzaam aanvragers nadrukkelijk te wijzen op het feit dat ten onrechte genoten bekostiging kan worden teruggevorderd, dan wel kan worden verrekend (zie ook artikel 11).

Tevens dient het college, wanneer er bekostiging plaatsvindt, de wijze en het tijdstip van uitbetaling te bepalen. Zo zal moeten worden bepaald of:

- de bekostiging per maand, kwartaal, of halfjaar geschiedt;
- de bekostiging in de vorm van een voorfinanciering of op declaratiebasis, dan wel via een vast
  termijnbedrag achteraf geschiedt.

Zesde lid

Aan de verstrekking van een vervoersvoorziening kan het college voorwaarden verbinden. Zo kan het college bepalen, dat, bijvoorbeeld in het kader van het streven naar zelfredzaamheid, in de winterperiode een vergoeding van de kosten van het aangepast vervoer wordt verstrekt, onder de voorwaarde dat in de andere maanden met de fiets of het openbaar vervoer wordt gereisd en dat hiervoor wordt geoefend en/of wordt deelgenomen aan een project met dit doel.

Zevende lid

De vervoersvoorziening heeft betrekking op het vervoer tussen de woning en de school. Een vergoeding van het vervoer naar een opvanglocatie, zorglocatie, buitenschoolse voorziening of andere instelling anders dan een school zijn uitgesloten voor een vergoeding. Het staat het college vrij om in beleidsregels hiervan, al dan niet onder voorwaarden, af te wijken.

Artikel 10. Duur van de voorziening
Meerjarige beschikkingen
Vanuit het oogpunt van lastenverlichting voor de burger is het wenselijk dat het indienen van een aanvraag niet onnodig belastend is. Daarom is met de dienst die in opdracht van de gemeente onafhankelijke medische adviezen geeft afgesproken dat door deze dienst een meerjarige verklaring wordt afgegeven, wanneer te verwachten valt dat er geen verandering zal optreden in de lichamelijke of geestelijke toestand van de leerling.

In de verklaring staat beschreven dat er geen verandering te verwachten valt en voor welke periode de verklaring geldt. In deze situatie kan een meerjarige beschikking worden afgegeven. Als er in de situatie van de leerling wel verandering valt te verwachten, bijvoorbeeld een verbetering in de lichamelijke of geestelijke toestand, dient te worden gekozen voor een verstrekking over een termijn van maximaal één schooljaar. Er dient wel jaarlijks een check plaats te vinden om te controleren of alle gegevens van ouder en leerling nog kloppen.

Artikel 11. Herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening
Eerste lid
Ouders of de meerderjarige en handelingsbekwame leerling zijn verplicht wijzigingen die van directe invloed zijn op de toegekende vervoersvoorziening zo snel mogelijk door te geven aan het college.

Van invloed op de vervoersvoorziening zijn onder andere:
- wijziging in het woonadres van de leerling, bijvoorbeeld door verhuizing;
- verandering van school (bijvoorbeeld van speciaal onderwijs naar voortgezet speciaal onderwijs);
- wijziging van het adres van de school;
- wijziging van de schooltijden;
- verandering van de reistijd, bijvoorbeeld door een wijziging in het openbaar vervoer;
- wijziging in de gezinssituatie, in verband met het al dan niet kunnen begeleiden van leerlingen.

Tweede lid
Als de wijziging daartoe aanleiding geeft trekt het college de verstrekte vervoersvoorziening in, en kent het college al dan niet opnieuw een vervoersvoorziening toe (artikel 11, tweede lid).

Van ouders van leerlingen die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs bezoeken kan in bepaalde gevallen, afhankelijk van het inkomen, een bijdrage worden gevraagd (zie de artikelen 28 en 29). Deze bijdrage kan worden verrekend met de eventuele bekostiging. Een wijziging in het inkomen van deze ouders heeft in principe geen invloed op de bekostiging van de vervoerskosten voor datzelfde jaar. Indien echter sprake is van een structurele daling in het inkomen van de ouders kan het college, vooruitlopend op een komend schooljaar, de bekostiging aanpassen.

Derde, vierde en zesde lid
Het college kan, zonder dat ouders of meerderjarige en handelingsbekwame leerling iets hebben doorgegeven, zelf wijzigingen constateren die van invloed kunnen zijn op de vervoersvoorziening. Daarbij kan blijken dat ten onrechte bekostiging is verstrekt. Het zesde lid biedt in dergelijke situaties een kapstok om de ten onrechte betaalde bekostiging terug te vorderen of in mindering te brengen bij eventueel nieuw te verstrekken bekostiging (zie ABRvS 25 januari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:165).

Een leerling aan wie een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer is verstrekt, kan het college de toegang tot dit vervoer tijdelijk of voor de rest van het schooljaar ontzeggen, indien bij herhaling is gebleken dat de leerling door onaangepast gedrag of anderszins de orde in het voertuig verstoort of de veiligheid van het voertuig en inzittenden in gevaar brengt. Het is aan te raden een protocol op te stellen, hoe het college handelt in dergelijke situaties. Uiteraard kunnen uitzonderlijke situaties noodzaken tot andere besluiten (bijvoorbeeld bij direct gevaar).

Vijfde lid
De verantwoordelijkheid voor het gedrag van de minderjarige leerling gedurende het verblijf van de leerling in het aangepast vervoer berust bij de ouders. Zij moeten de gelegenheid krijgen hun kind te begeleiden bij het vervoer. Wanneer het gedrag beïnvloedbaar is door de leerling te laten begeleiden, is er geen reden om de leerling individueel te vervoeren.

Het recht op een vervoersvoorziening is geen absoluut recht. Als de leerling zich onaanvaardbaar gedraagt, kan dit gedrag er uiteindelijk toe leiden dat de vervoersvoorziening beëindigd wordt. Onder onaanvaardbaar gedrag door de leerling of de ouder wordt verstaan het gedrag dat onder de gegeven omstandigheden in het maatschappelijk verkeer onacceptabel is. Gedacht kan worden aan beschadiging van het interieur van de taxi(-bus), mishandeling van medepassagiers, grove belediging of bedreiging van de chauffeur etc. Voordat daar echter consequenties aan worden verbonden dient nagegaan te worden of het gedrag verwijtbaar is. Bepaalde aandoeningen kunnen met zich meebrengen, dat dit niet het geval is. In dat geval zal beoordeeld moeten worden of een andere vervoersvoorziening uitkomst biedt, zoals inzet eigen vervoer.

§ 3. Beoordelingsfase: beoordeling van de aanspraak op vervoersvoorziening

Het beoordelen van een aanvraag leerlingenvervoer valt uiteen in twee vragen. In eerste instantie zal beoordeeld moeten worden of er recht is op een vergoeding (paragraaf 3). In tweede instantie wordt onderzocht wat passend vervoer is voor de leerling (paragraaf 4).
In deze beoordelingsfase (paragraaf 3) wordt beoordeeld of voldaan wordt aan de criteria die het college hanteert al dan niet recht te krijgen op een vergoeding leerlingenvervoer, ongeacht het type vervoersvoorziening.

Artikel 12. Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school
Eerste lid
In de artikelen 4 van de WPO, de WEC en de WVO is bepaald dat de raad bij het vaststellen van de verordening de “op godsdienst of levensbeschouwing van ouders berustende keuze van een school dient te eerbiedigen”. Tevens is in genoemde artikelen bepaald dat in de verordening geen onderscheid wordt gemaakt tussen openbaar en bijzonder onderwijs. Als toegankelijke school is dan aan te merken de school van de verlangde godsdienstige of levensbeschouwelijke richting dan wel de openbare school. Daar komt een tweede criterium bij, namelijk de school van de soort waarop de leerling is aangewezen op grond van zijn lichamelijke of geestelijke toestand. Als dichtstbijzijnde school kan worden aangemerkt de school die naar afstand het dichtstbij gelegen is, gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende (meest) begaanbare, veilige weg.

Wanneer een leerling een school bezoekt die, met voorbijgaan van een vergelijkbare school van dezelfde gewenste richting, verder van de woning van de leerling is verwijderd, blijft de aanspraak in principe beperkt tot de kosten verbonden aan het vervoer naar en van de dichtst bij de woning gelegen school. Het college is echter niet verplicht in dat geval deze kosten te vergoeden. Het college kan besluiten om in het geheel geen bekostiging te verstrekken, als vervoer aanwezig is waarvan de kosten voor de gemeente gelijk blijven, ongeacht het feit of de leerling van dat vervoer gebruik maakt. Bijvoorbeeld in het geval de gemeente busjes laat rijden naar de dichtstbij gelegen school.

Indien de situatie zich zou voordoen dat vervoer naar een verder van de woning van de leerling gelegen school van dezelfde richting voor de gemeente goedkoper zou zijn (of niet meer kosten met zich brengt), kan het college aan de ouders vragen ermee in te stemmen dat de leerling naar die school wordt vervoerd. Voor een openbare school geldt hetzelfde.

Richting
Als erkende richtingen binnen het bijzonder onderwijs gelden het (rooms) katholiek onderwijs, protestants-christelijk onderwijs (gereformeerd, hervormd), onderwijs naar de leer van de Gereformeerde kerk (vrijgemaakt), reformatorisch onderwijs en het evangelisch onderwijs; voorts het joods onderwijs, (orthodox) islamitisch onderwijs en het hindoe onderwijs, en ten slotte het algemeen bijzonder of neutraal bijzonder onderwijs en het onderwijs op antroposofische grondslag (vrijescholen). Sinds 2004 zijn gereformeerd en hervormd opgegaan in de Protestantse Kerk Nederland (PKN).

Een bepaalde onderwijskundige methode wordt niet tot het begrip 'richting' gerekend. Hiermee worden onder andere bedoeld: Jenaplanscholen, Montessorischolen, etc.

Verklaring van bezwaar
Op grond van het vierde lid dienen ouders van een leerling die een school bezoekt die op grote afstand is gelegen, terwijl zich dichterbij andere, ook voor de leerling passende scholen bevinden, bij de aanvraag van een vervoersvoorziening schriftelijk te verklaren dat zij overwegende bezwaren hebben tegen het openbaar onderwijs dan wel tegen de richting van de dichterbij gelegen bijzondere scholen. Deze verklaring van bezwaar dient zich te richten tegen de richting van het bijzonder onderwijs dan wel tegen het openbaar onderwijs, en niet tegen de onderwijskundige methode die op de school gehanteerd wordt.

Het college is niet gerechtigd de bezwaren van ouders tegen een bepaalde richting inhoudelijk te verifiëren.

<u>Passend onderwijs</u>

Rol samenwerkingsverband
De zorgplicht van de school waar de leerling wordt aangemeld is een van de kernpunten van het passend onderwijs. Wanneer de school waar de leerling is aangemeld niet zelf in de benodigde onderwijsondersteuning kan voorzien, is het de verantwoordelijkheid van deze school om een andere school te vinden die wel een passende onderwijsplek kan bieden. Is het niet haalbaar om de leerling binnen het regulier onderwijs te plaatsen, dan kan een aanbod op het (voortgezet) speciaal onderwijs worden gedaan.

Bij de beoordeling of een school zelf in de benodigde ondersteuning kan voorzien vormt het schoolondersteuningsprofiel het uitgangspunt. In dit profiel wordt aangegeven welke ondersteuning deze school kan bieden.

Het samenwerkingsverband stelt een ondersteuningsplan op. Uit het ondersteuningsplan blijkt welke scholen bepaalde ondersteuning kunnen bieden.

Op overeenstemming gericht overleg met gemeenten
In de wet is bepaald dat samenwerkingsverbanden over het concept van het ondersteuningsplan OOGO voeren met de gemeente(n). Immers het beleid van samenwerkingsverbanden en dat van gemeenten kan over en weer gevolgen hebben. Zo is de gemeente, behalve voor het leerlingenvervoer, ook verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de leerplicht, de onderwijshuisvesting en het achterstandenbeleid. Bovendien is de gemeente per 1 januari 2015 verantwoordelijk voor de zorg voor jeugd.

Dichtstbijzijnde speciale school voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband.

Voor alle onderwijssoorten geldt de hoofdregel van artikel 3.1, eerste lid: een vervoersvoorziening wordt toegekend naar de dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke school. Volgens artikel 4, vijfde lid, van de WPO moet echter, wanneer het gaat om speciale scholen voor basisonderwijs, het vervoer naar de dichtstbijzijnde school in het samenwerkingsverband worden bekostigd. Dat hoeft niet per se de dichtstbijzijnde toegankelijke school van zijn soort te zijn. Het is mogelijk dat er een speciale school voor basisonderwijs buiten het samenwerkingsverband, maar dichterbij de woning is gelegen.

Na invoering van het passend onderwijs beoordeelt het samenwerkingsverband of leerlingen toelaatbaar zijn tot het onderwijs aan speciale scholen voor basisonderwijs in het samenwerkingsverband (artikel 18a, zesde lid, aanhef en onder c, van de WPO). Een 'toelaatbaarheidsverklaring' voor een speciale school voor basisonderwijs, afgegeven door het samenwerkingsverband aan een leerling, geldt alleen binnen dat samenwerkingsverband (artikel 40, achtste lid, van de WPO). Een ander samenwerkingsverband kan immers gekozen hebben voor een hoger of lager niveau van basisondersteuningsvoorzieningen, die op elke school aanwezig zijn.

Instellingen voor cluster 1 en cluster 2
Voor instellingen voor cluster 1 en cluster 2 geldt het volgende: de instelling of de reguliere school waar de leerling is aangemeld of staat ingeschreven vraagt de toelaatbaarheid tot een instelling aan bij de commissie van onderzoek. Deze commissie beoordeelt aan de hand van criteria of een leerling is aangewezen op onderwijs op de instelling of op begeleiding vanuit de instelling.

Als de leerling niet toelaatbaar is tot de instelling, kunnen ouders hun kind inschrijven bij een reguliere school of, als daar reden voor is, bij een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs. De ouders kiezen zelf voor een school, maar kunnen daarbij advies krijgen van de commissie van onderzoek van de instelling. Bepaalt deze commissie dat de leerling extra ondersteuning nodig heeft op een reguliere school, dan krijgt de leerling begeleiding vanuit de instelling.

De school is vol
Het spreekt voor zich dat op een voor de leerling geschikte school wel ruimte voor de leerling moet zijn en dat de leerling moet zijn/worden toegelaten. Een school die vol is heeft geen zorgplicht voor de leerling.

Indien de dichtstbijzijnde school niet toegankelijk is voor een leerling omdat de school vol is, wordt een vervoersvoorziening toegekend naar de eerstvolgende dichtstbijzijnde, toegankelijke school. De aanspraak op vervoer naar deze verder weg gelegen school blijft bestaan, zolang er een wachtlijst is voor de dichtstbijzijnde school.

Als de wachtlijst is opgelost en de leerling kan worden geplaatst op de dichtstbijzijnde school - de gemeente dient naar de duur van de wachtlijst te informeren - kan de vervoersvoorziening beperkt worden tot aan de dichtstbijzijnde school, aangezien deze weer toegankelijk is geworden. Dit ongeacht het feit of de leerling vanaf dat moment ook daadwerkelijk de dichtstbijzijnde school gaat bezoeken. Ouders zijn vrij om hun kind naar elke school van hun keus te laten gaan, maar in het kader van het leerlingenvervoer hoeft slechts een vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde, toegankelijke school te worden verstrekt.

Dislocaties en nevenvestigingen
Aansluitend bij de regelgeving inzake de huisvesting en materiele instandhouding geldt dat de feitelijke locatie die door de leerling wordt bezocht kan worden aangemerkt als 'school'.

Symbiose
Wanneer een leerling van een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs gedurende ten minste 180 minuten per week onderwijs volgt op een basisschool, een speciale school voor basisonderwijs of een school voor voortgezet onderwijs, is er sprake van symbiose (artikel 24 van de WEC en Titel IV van het Onderwijskundig besluit WEC). Daarvoor moet wel een overeenkomst tussen de scholen gesloten zijn. De leerling volgt in dat geval onderwijs op twee verschillende locaties. Komt de leerling in aanmerking voor een vervoersvoorziening naar de school waar hij staat ingeschreven, dan bestaat er in beginsel ook aanspraak op leerlingenvervoer naar de school waar een symbiose-overeenkomst mee gesloten is, voor zover deze reis voldoet aan de voorwaarden van de verordening. Het gaat dan om vervoer in aansluiting op het begin en einde van de schooldag.

Artikel 13. Afstandsgrens
Eerste lid
Artikel 4, achtste lid, van de WPO en artikel 4, zevende lid, van de WEC stellen dat de gemeentelijke regeling kan bepalen dat geen aanspraak op bekostiging bestaat op grond van de afstand. Artikel 4, zevende lid, van de WPO stelt een afstand van zes kilometer als bovengrens. Deze afstand is in de Verordening bekostiging leerlingenvervoer als criterium aangehouden. De afstand moet per route, zowel voor de heen- als voor de terugweg, worden bepaald.

Een combinatie van afstandscriterium en leeftijdscriterium is op grond van de wet niet mogelijk (artikel 4, achtste en negende lid, van de WPO en artikel 4, zevende en achtste lid, van de WEC). Met andere woorden: een voor de hand liggend onderscheid in afstand tussen jongere en oudere kinderen is niet toegestaan. Het is wel mogelijk om de afstandsgrens per schoolsoort te laten verschillen.

Tweede lid
Volgens artikel 4, het vierde lid, van de WEC en artikel 4, eerste lid, van de WVO komen leerlingen slechts voor een vervoersvoorziening in aanmerking als zij wegens hun handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

Voor het voortgezet speciaal onderwijs (artikel 4, vierde lid, van de WEC) en het regulier voortgezet onderwijs (artikel 4, eerste lid, van de WVO) geldt, dat gehandicapte leerlingen slechts recht hebben op een vervoersvoorziening. Om te kunnen beoordelen of een leerling door zijn handicap beperkt is om zelfstandig te reizen, is in een aantal gevallen onafhankelijk advies van deskundigen ter zake nodig. Het zal dan veelal gaan om de vraag of een leerling door zijn handicap in het geheel niet van openbaar vervoer of de fiets gebruik kan maken, of alleen onder begeleiding daarvan gebruik kan maken. In samenspraak met het samenwerkingsverband wordt bepaald wie het college in dergelijke situaties als deskundige kan adviseren (zie artikel 5).

Zelfstandig reizen
De praktijk wijst uit, dat wanneer leerlingen geholpen worden om zelfstandig te leren reizen, de overstap er naar toe makkelijker wordt. In het kader van het stimuleren van het zelfstandig reizen, kan het college overwegen om leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs (onder voorwaarden) wél in aanmerking te laten komen voor een vergoeding voor het openbaar vervoer.

Artikel 14. Aanwijzing opstapplaats
Eerste lid
Eén van de mogelijkheden om het vervoer efficiënter en daardoor goedkoper te organiseren, is het instellen van centrale opstapplaatsen, van waar de leerlingen met de taxi of bus worden vervoerd. Met een dergelijk systeem worden de leerlingen niet thuis voor de deur

opgehaald, maar dienen zij zich, al dan niet onder begeleiding van de ouders, te begeven naar de door de gemeente aangewezen opstapplaats.

Tweede lid
In de uitspraak van 26 februari 1992 (nr. R03.89.0419/83-107) acht de Afdeling het redelijk dat de gemeente opstapplaatsen opstelt vanaf waar de leerling van het vervoer gebruik kan maken. De Afdeling vindt de reistijd, die niet meer dan dertig minuten bedraagt, alleszins redelijk. Hiermee is echter nog niet aangegeven wanneer de Afdeling de reistijd niet meer redelijk acht.

Wanneer gekozen wordt voor het aanwijzen van opstapplaatsen, dan is het van belang dat de gemeente daarbij let op de af te leggen afstand van huis naar de opstapplaats. Hierbij kan in ieder geval gedacht worden aan bestaande halteplaatsen binnen een loopafstand van dertig minuten, waar en beschutte halteplaats aanwezig is (mede in verband met de weersomstandigheden). Het feit alleen dat de halte aan een drukke verkeersweg ligt en dus niet veilig genoeg zou zijn voor een leerling, is niet voldoende om af te zien van het aanwijzen van opstapplaatsen. Van ouders mag in dergelijke gevallen verwacht worden, dat zij hun kind begeleiden tot ten minste het moment dat hun kind in het voertuig is gestapt (zie ABRvS 24 augustus 1992, nr. R03.90.1504/83-105).

Wanneer een verzoek om een tegemoetkoming van de vervoerskosten wordt ingediend, blijft de afstand tussen de woning en de school relevant; het instellen van opstapplaatsen verandert daar niets aan. Dit betekent dat ouders die op bijvoorbeeld negen kilometer van de school wonen terwijl de gemeente op zes kilometer afstand een opstapplaats heeft ingesteld, recht hebben op bekostiging van het vervoer (en eventueel begeleiding) over de resterende drie kilometer. Ook blijft het berekenen van de reistijd zoals dat nu geldt onverkort intact. Met andere woorden: de tijdsduur die gemoeid is met het bereiken van de opstapplaats telt mee als reistijd als bedoeld in artikel 24, eerste lid, onder a.

Derde lid
Wanneer het voor ouders onmogelijk is om de leerling naar de opstapplaats te begeleiden, dan wijst het college geen opstapplaats aan. Om te bepalen hoe ouders dit dienen aan te tonen zie artikel 24, eerste lid, onder c.

Vierde lid
Wanneer het vervoer niet goedkoper, maar zelfs duurder wordt, door het organiseren van opstapplaatsen, wijst het college geen opstapplaatsen aan. Het behaalt dan niet de efficiency, die het beoogt.

Artikel 15. Peildatum leeftijd leerling
In artikel 23 is het leeftijdscriterium in het basisonderwijs als een van de – wettelijk toegestane – volumebeperkende middelen opgenomen om al dan niet in aanmerking te komen voor vervoer onder begeleiding. Dan verdient het aanbeveling een peildatum van de leeftijd van de leerling te kiezen. Om administratieve lasten te beperken is een peildatum gewenst die geldt voor het gehele schooljaar. Aangezien 1 augustus de wettelijke start is van het schooljaar, is deze datum als peildatum gekozen.

De bepaling houdt in dat indien de leerling op 1 augustus van een bepaald schooljaar acht jaar is, hij in het kader van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer het gehele schooljaar als acht jaar wordt aangemerkt, ook al wordt de leerling halverwege het schooljaar negen jaar. Er hoeft dan ook maar één beschikking voor het gehele schooljaar te worden afgegeven.

Het recht op leerlingenvervoer staat overigens in geen relatie tot een bepaalde leeftijdgrens. Toelating en inschrijving bij een school volstaat.

Artikel 16. Andere vergoedingen
Als kan worden aangetoond dat een aanvrager van leerlingenvervoer via een andere weg (bijvoorbeeld via de werkgever) vergoeding ontvangt voor de kosten van het vervoer naar school, mag de gemeente die vergoeding aftrekken van de bekostiging die de aanvrager zou hebben gekregen op basis van de verordening leerlingenvervoer. Ook is het mogelijk deze vergoeding als bijdrage in rekening te brengen, wanneer het om aangepast vervoer gaat dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen.

Het bovenstaande geldt echter niet voor vergoedingen die – op aanvraag – aan ouders van schoolgaande kinderen in het voortgezet onderwijs worden verstrekt op basis van de Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten. Deze vergoeding is opgebouwd uit verschillende componenten, zoals lesgeld, en is zeker niet uitsluitend bestemd voor reiskosten. Daarom wordt deze vergoeding niet verrekend met de vervoersvoorziening.

Artikel 17. Schooltijden en wachttijden
Eerste lid
Het vervoer vindt plaats in aansluiting op het begin en einde van de schooldag, zoals aangegeven in de schoolgids van de school. Alleen wanneer de leerplichtige leerling door een structurele handicap slechts een deel van het onderwijsprogramma kan volgen, kan er in een voorkomend geval tijdens de schooltijd vervoerd worden. Sociale omstandigheden, lichamelijke problemen van tijdelijke aard of leeftijd zijn geen grond voor het vervoer tijdens schooltijd. De ouders dienen hun verzoek om een vervoersvoorziening op deze afwijkende tijden te onderbouwen door:

- een verklaring van de leerplichtambtenaar, waaruit een leerplichtakkoord blijkt;
- een opbouwschema om te komen tot een volledig schoolprogramma/onderwijstijd;
- een verklaring van de (directie van de) school waaruit de medische noodzaak blijkt; of
- een verklaring van een deskundige (bijvoorbeeld een arts, psycholoog of orthopedagoog) al dan niet door het college ingewonnen, waaruit de medische onmogelijkheid blijkt om de volledige schooltijden te volgen.

In alle andere situaties zijn ouders zelf verantwoordelijk voor de schoolgang van hun kind. Vervoer dat nodig is in verband met een activiteit van de school (sportdag, excursie, sinterklaas- of andersoortige feestdagviering) vallen buiten het leerlingenvervoer.

Tweede en derde lid
In het voortgezet speciaal onderwijs en het regulier voortgezet onderwijs kan het voorkomen, dat er binnen de vaste schooltijden gewerkt wordt met lesroosters. Ook in dat geval vindt het vervoer in principe plaats op het begin en het einde van de schooldag volgens de schoolgids. Het college kan, ingeval van aangepast vervoer, echter overwegen om dan een wachttijd te hanteren, waarbij leerlingen op elkaar wachten, dan wel eerder op school zijn. Hierdoor kan het vervoer toch gecombineerd worden.

De gemeente zal indien mogelijk proberen de leerlingen met afwijkende schooltijden van één of meerdere scholen gezamenlijk te vervoeren, wanneer de begin- en/of eindtijden nagenoeg hetzelfde zijn (zie artikel 1 het begrip ‘reistijd’). Het vervoer op afwijkende tijden kan leiden tot individueel aangepast vervoer buiten schooltijden en dat brengt extra vervoerskosten met zich mee. Gemeenten zijn hier in principe niet toe verplicht, tenzij de leerling een gedeeltelijke vrijstelling van de leerplicht heeft.

Artikel 18. Tijdelijk verblijf buiten de gemeente
Als ouders voorzien dat de leerling mogelijk langer dan zes weken in de andere gemeente blijft wonen, is het raadzaam dat zij direct een aanvraag indienen voor leerlingenvervoer bij die andere gemeente. Belangrijk voor ouders is dat de meeste gemeenten het criterium van de dichtstbijzijnde toegankelijke school toepassen. Dit zal meestal betekenen dat de

aanvraag bij de andere gemeente niet zal worden goedgekeurd tenzij er een beroep wordt gedaan op een hardheidsclausule.

Vakantie van de ouders geldt overigens niet als reden voor noodzakelijke opvang van de leerling elders.

Artikel 19. Vervoersvoorziening naar stageadres
Eerste en tweede lid
Een stage kan deel uitmaken van het onderwijsprogramma van scholen voor voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs. In het arbeidsmarktgerichte uitstroomprofiel van het voortgezet speciaal onderwijs is voor leerlingen vanaf 14 jaar minstens één stage op ten hoogste vier dagen per week zelfs verplicht (artikel 17, eerste lid, van de WEC). Wanneer de stage is opgenomen in de schoolgids van de school is het stageadres aan te merken als ‘school’. Komt de leerling in aanmerking voor een vervoersvoorziening naar de school waar hij staat ingeschreven, dan bestaat er in beginsel ook aanspraak op leerlingenvervoer naar het stageadres.

Voor stagevervoer moet een aparte aanvraag worden ingediend.

Derde tot en met vijfde lid
Het college kan daarbij vragen om een stageovereenkomst. Aangezien stage in feite een verlenging van de schoolactiviteit is, komen de dagen en tijden, waarvoor de vervoersvoorziening wordt verstrekt overeen met de reguliere schooltijden. Naar analogie van ‘dichtstbijzijnde toegankelijke school’ wordt slechts een vervoersvoorziening verstrekt naar de dichtstbijzijnde toegankelijke stage en naar één stage-locatie. Om de vervoerskosten voor de gemeente te kunnen beheersen, is in artikel 19 bepaald, dat de stage op de route van de woning naar de school moet zijn gelegen, tenzij dit voor de leerling onmogelijk blijkt. Hiervoor kan het college een maximale afstand van de woning of de school bepalen.

De gemeente kan tijdens het overleg scholen er op attenderen dat stageplaatsing financiële gevolgen kan hebben voor gemeenten. Scholen kunnen dit aspect dan mee laten wegen door een stageplek te zoeken zo dicht mogelijk bij huis, of op de route van het leerlingenvervoer.

Stage is een opstap naar deelname in het maatschappelijk verkeer. Bij het onderzoek naar wat passend vervoer is voor de leerling kan voor de stage een andere vervoersvoorziening worden verstrekt, dan naar de school van de leerling. Het doel blijft om zo zelfstandig mogelijk te reizen.

Artikel 20. Vervoersvoorziening van en naar opvangadres
De wetgever definieert leerlingenvervoer als het vervoer tussen uitsluitend de woning en de school. Het kan echter noodzakelijk zijn dat de leerling voor of na school op een opvangadres verblijft (oppas, familie, BSO), bijvoorbeeld in verband met de werktijden van de ouders.

§ 4. Onderzoeksfase: verstrekking aard en omvang van de vervoersvoorziening

Paragraaf 4 komt aan de orde als de beoordeling ter bepaling of er recht is op een vergoeding vastgesteld is (paragraaf 3). In de onderzoeksfase (paragraaf 4) wordt onderzocht welke goedkoopste passende vervoersvoorziening wordt bekostigd. Bij dit onderzoek staan de mogelijkheden en behoeften van de leerling en de zelfredzaamheid van het gezin om zo zelfstandig mogelijk te reizen centraal alsmede de vervoersontwikkeling van de leerling. Deze onderzoeksfase treedt pas in werking als uit de beoordelingsfase een positief besluit volgt.

Artikel 21. Verstrekking van de vervoersvoorziening
Eerste lid
Bij het onderzoek naar wat passend vervoer is voor een leerling wordt uitgegaan van hoe de leerling zo zelfstandig mogelijk van en naar zijn school kan reizen. Wanneer een leerling nog niet zelfstandig kan reizen is, vanaf de leeftijd van 9 jaar, in het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor de leerling beschreven welke mogelijkheden er zijn om de leerling zelfstandiger te laten reizen, wat hiervoor nodig is, welke periode hiervoor gepland is, wat ouders hierin kunnen betekenen en waar de gemeente ondersteunt. Dit vervoersontwikkelingsplan wordt betrokken bij het onderzoek naar de reismogelijkheden.

Bij dit onderzoek kan ook het advies van deskundigen van belang zijn. In samenspraak met het samenwerkingsverband wordt bepaald wie het college in dergelijke situaties als deskundige kan adviseren (zie artikel 5).

Tweede lid
Uit het onderzoek naar de zelfstandigste manier van reizen van de leerlingen kan naar voren komen, dat de leerling niet in staat is alleen met de fiets of het openbaar vervoer te reizen. Dit kan te maken hebben met de leeftijd van de leerling en/of de beperkingen, die de handicap van de leerling met zich mee brengt. In dat geval worden ook de vervoerskosten van de begeleider vergoed voor zover de begeleider met de leerling meereist.

Soms is begeleiding in het aangepast vervoer noodzakelijk, bijvoorbeeld wanneer een leerling verzorging nodig heeft, of in het geval een leerling bepaald ongewenst gedrag vertoont. In dit geval worden eveneens alleen de kosten van het vervoer die aan deze begeleiding verbonden zijn vergoed. Ook kan de gemeente een plaats beschikbaar stellen in het aangepast vervoer. Salariskosten worden niet vergoed.

Voor medische begeleiding tijdens het vervoer is de gemeente niet verantwoordelijk.

Artikel 22. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer en vervoer per fiets
Eerste lid
Deze vergoeding kan worden verstrekt voor de leerling die een basisschool of school voor speciaal basisonderwijs (artikel 4 van de WPO) of een school voor speciaal onderwijs (artikel 4 van de WEC) bezoekt. De wet kent in artikel 4 van de WEC en artikel 4 van de WVO niet de mogelijkheid om het zelfstandig reizen van leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs en het voortgezet onderwijs te vergoeden. Een gemeente kan hier uiteraard, bijvoorbeeld ter stimulans om zelfstandig te gaan reizen, in haar eigen verordening ruimer mee om gaan.

De gemeente bekostigt de goedkoopst mogelijke wijze van openbaar vervoer. Het gaat hierbij om de kosten die met de OV-chipkaart (of eventueel een andere, binnen de gemeente of regio geldende betaalmogelijkheid) worden gemaakt, rekening houdend met kortingen die voor de leerling binnen het systeem kunnen gelden.

Tweede lid
Het tweede lid bepaalt dat een fietsvergoeding kan worden verstrekt. Het college dient dan van oordeel te zijn dat de leerling, al dan niet onder begeleiding, gebruik kan maken van het vervoer per fiets. Hierbij worden dan factoren als leeftijd, eventuele handicap, de veiligheid van de route en de afstand in overweging genomen. Het is mogelijk een fietsvergoeding voor de zomermaanden te verstrekken en een andere vervoersvoorziening voor de overige maanden toe te kennen.

Derde lid
Het derde lid bepaalt de wijze van de berekening van de OV vergoeding.

Vierde lid
De kilometervergoeding voor de fiets is € 0,09 per kilometer. Dit wordt gemeten langs de kortste fiets- route conform AMWB routeplanner.

Artikel 23. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer of vervoer per fiets ten behoeve van een begeleider
Eerste lid
In een aantal gevallen zal blijken dat het voor een leerling niet mogelijk is zelfstandig met het openbaar vervoer of de fiets te reizen.

Leerling is jonger dan negen jaar
In artikel 23 is bepaald dat ouders van leerlingen van het primair onderwijs en speciaal onderwijs in aanmerking komen voor bekostiging van de vervoerskosten, als de afstand van de woning naar de school meer dan zes kilometer is. Als daarbij de leerling jonger dan negen jaar is, en de ouders op een voor het college bevredigende wijze kunnen aantonen dat het kind niet in staat is zelfstandig van het openbaar vervoer of de fiets gebruik te maken, komen de ouders in aanmerking voor de bekostiging van de vervoerskosten voor een begeleider. Hierbij kan men denken aan de volgende situaties:

- de leerling moet een of meerdere malen overstappen;
- de route van het uitstappunt van de bus naar de school kent gevaarlijke punten;
- het is voor de leerling door zijn handicap niet veilig om alleen naar school te fietsen.

In dit verband is artikel 15 van belang. Indien de leerling op 1 augustus van het schooljaar acht jaar is, geldt voor het hele schooljaar dat de leerling als acht jaar wordt aangemerkt, ook al wordt de leerling in de loop van het schooljaar negen jaar. De grens van negen jaar is gebaseerd op onderzoek (2001). Over het algemeen, zo bleek, kan een kind van negen jaar zonder begeleiding alleen met de fiets over straat.

Structurele handicap
Ouders van leerlingen die door hun structurele handicap niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, komen in aanmerking voor bekostiging van de vervoerskosten voor de leerling én een begeleider, ongeacht de afstand van de woning naar de school.

Het gaat om de vraag of de leerling, door zijn handicap, al dan niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kan maken.
Zo zijn er situaties denkbaar waarbij een leerling met een bepaalde structurele handicap wel degelijk zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen. Een gewenningsperiode zal dan meestal noodzakelijk zijn, waarbij de leerling de gelegenheid krijgt de weg te leren kennen, om leert gaan met de OV-chipkaart en dergelijke.
Bij de aanvraag dienen ouders verklaringen van deskundigen te overleggen. Het college kan ook advies van onafhankelijke deskundigen inwinnen (zie artikel 5).

Wanneer er sprake is van een tijdelijke handicap (bijvoorbeeld een gebroken been) valt het vervoer van de leerling onder de verantwoordelijkheid van de ouders. Echter, wanneer de leerling een groot gedeelte van het schooljaar in verband met – bijvoorbeeld – herstel van een operatie en/of revalidatie niet of niet zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen, kunnen ouders een aanvraag voor een vervoersvoorziening indienen. Als criterium kan een termijn van langer dan drie maanden worden aangehouden. Toen de Wet op de (re)integratie arbeidsgehandicapten nog van kracht was werd ook een termijn van drie maanden aangehouden vóórdat er sprake kon zijn van een vervoersvergoeding.

Begeleiding
Begeleiding in het vervoer is primair een taak van de ouders. Als zij niet in staat zijn hun kind te begeleiden, dienen zij zelf voor een oplossing te zorgen. Zo kan ook een familielid, een

kennis, een oppas, een van de buren, een ouder van een andere leerling of een klassenassistent de leerling begeleiden. Met de begeleiding van een jongere leerling door een oudere leerling moet uiteraard heel omzichtig worden omgegaan. Een en ander hangt af van factoren als leeftijd, verkeerssituaties en dergelijke.

Wie de leerling ook begeleidt, de bekostiging vindt plaats aan de ouders van de leerling voor het deel van de reis, dat de leerling begeleidt wordt. Als een begeleider meer dan een leerling tegelijk begeleidt, wordt de begeleider slechts één maal bekostigd. Dit sluit aan bij de systematiek, dat in het aangepast vervoer ook alleen het deel van de reis betaald wordt, dat de leerling meereist.

Tweede lid
Voor de toelichting over de fietskilometervergoeding zie artikel 22, derde lid.

Artikel 24. Vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer
Eerste lid
Een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer dient in principe slechts in uitzonderingsgevallen te worden versterkt. Deze uitzonderingen zijn in artikel 24 vastgelegd.

Onderdeel a
Bij een reisduur tot anderhalf uur met het openbaar vervoer komt de vrijheid van de ouders om voor een bepaalde school te kiezen niet in de knel. Er kan aangepast vervoer worden aangeboden, wanneer de reistijd met aangepast vervoer, de reistijd ten opzichte van het openbaar vervoer met 50% of meer kan worden teruggebracht. Van belang is dat via individuele meting die conclusie kan worden getrokken. Overigens is het niet zo, dat de ouders in voorkomend geval van het college kunnen eisen dat de totale reistijd ook daadwerkelijk tot 50% of minder wordt teruggebracht. Het aangepast vervoer wordt veelal in combinatie van een aantal leerlingen georganiseerd. De reistijd is dan meestal langer, dan gemeten op individuele basis. Van belang is hier de omschrijving van het begrip ‘reistijd’ (zie artikel 1).

De praktijk leert dat leerlingen, ongeacht de manier waarop zij de afstand naar school overbruggen, zo’n tien minuten vóór de aanvang van de lessen op het schoolplein aankomen. Het ligt voor de hand deze tijd uit te sluiten van de reistijd. De eventuele wachttijd voor het openbaar vervoer aan het einde van de schooldag wordt wel meegerekend. Wanneer een leerling met aangepast vervoer wordt vervoerd, is er tijd nodig de school te verlaten en in de taxi(bus) te stappen. Het is in dit geval dan ook redelijk enige tijd (tien minuten) op te tellen bij de berekende duur van de rit (zie ABRvS 5 oktober 1990, nr. R03.90.6236/86538).

Het kan voorkomen dat voor de heenreis (woning-school) de reistijd van anderhalf uur met het openbaar vervoer overschreden wordt, terwijl dit voor de terugreis niet het geval is (of vice versa). In een dergelijk geval wordt er voor de heenreis aangepast vervoer toegekend, en voor de terugreis bekostiging op basis van openbaar vervoer.

Overigens kunnen ouders, als zij op basis van het criterium reistijd aanspraak op aangepast vervoer maken, niet van het college eisen dat de totale reistijd ook daadwerkelijk tot 50% of minder wordt teruggebracht.

Onderdeel b
In een aantal gemeenten ontbreekt openbaar vervoer geheel of rijdt zo weinig frequent dat leerlingen daar geen gebruik van kunnen maken voor het vervoer van de woning naar de school of terug. In dat geval kan het college allereerst het volgende overwegen:

- de vervoersonderneming verzoeken om wijzigingen aan te brengen in de dienstregeling, zodat het openbaar vervoer bruikbaar wordt voor het reizen naar de school en terug;
- het bevoegd gezag van de school verzoeken de schooltijden (beter) af te stemmen op de dienstregeling van het openbaar vervoer.

Overigens biedt artikel 24, het eerste lid, aanhef en onderdeel b, het college de mogelijkheid om te beoordelen of de leerling in staat mag worden geacht met de fiets naar school te gaan (zie artikel 22).

Onderdeel c
De ouders dienen op een voor de gemeente bevredigende wijze aan te tonen dat het hun onmogelijk is hun kind in het openbaar vervoer te begeleiden, of dat deze begeleiding tot ernstige benadeling van het gezin zou leiden. Van ouders wordt ook verwacht dat zij allereerst zelf een oplossing zoeken voor het (laten) begeleiden van hun kinderen, wanneer dit nodig is (zie artikel 23).

In de toelichting op het amendement van de Kamerleden Dijkgraaf en Ferrier van 5 maart 2012, dat tot een wetswijziging heeft geleid, staat een en ander als volgt omschreven: “De inzet die van ouders wordt gevraagd moet redelijk zijn. Van ouders mag uiteraard een bepaalde mate van inzet verwacht worden, maar die inzet mag niet zover gaan dat de mogelijkheid van leerlingenvervoer illusoir wordt.” Met de term ‘leerlingenvervoer’ zal overigens ‘aangepast vervoer’ bedoeld zijn. Per ouder(paar) en per aanvraag zal het college moeten beoordelen of de gevraagde inzet redelijk is.

Onderdeel d
Als de leerling door zijn structurele handicap niet in staat is, zelfs niet onder begeleiding, van het openbaar vervoer gebruik te maken, verstrekt het college een voorziening in de vorm van aangepast vervoer.

Artikel 25. Bekostiging op basis van de kosten van eigen vervoer
Artikel 25 geeft nadere regels voor de bekostiging van het eigen vervoer. Hiervan is sprake wanneer ouders de leerlingen zelf naar school vervoeren of laten vervoeren met een eigen vervoermiddel (auto, bromfiets, etc.), of wanneer een leerling gebruikmaakt van de fiets.

Eerste lid
Als ouders de leerling zelf wensen te (laten) vervoeren, is toestemming van het college noodzakelijk. Een belangrijke maatstaf voor toestemming kan zijn dat de bekostiging van het vervoer door de ouders voor de gemeente goedkoper is. Daarvan is in ieder geval geen sprake als de leerling in aanmerking komt voor een voorziening in de vorm van aangepast vervoer, en er is plaats in een busje dat toch al rijdt.
Het college kan ouders ook vragen of zij bereid zijn de leerlingen naar school te vervoeren. Verplichten is echter niet toegestaan.

Tweede lid
De bekostiging van het eigen vervoer is gerelateerd aan de voorziening waar de ouders in principe op basis van de bepalingen in de Verordening bekostiging leerlingenvervoer voor in aanmerking komen:

Onderdeel a
Als ouders aanspraak maken op bekostiging op basis van de kosten van de fiets en zij de leerling, met toestemming van of op verzoek van het college, zelf vervoeren, dan keert het college bekostiging uit op basis van de kosten van het vervoer per fiets.

Ingeval zij in aanmerking zouden komen voor een vergoeding van het fietsvervoer met begeleiding, wordt slechts de vergoeding voor alleen de leerling verstrekt. Het verstrekken van een vergoeding voor een begeleider heeft slechts zin als er daadwerkelijk meegereisd wordt. Dat kan er immers toe leiden, dat de leerling van de begeleider leert en na enige tijd zelfstandig kan reizen. Het uitbetalen van de fietsvergoeding voor een begeleider, indien met het eigen vervoer wordt gereisd, draagt niet bij aan het mogelijke resultaat, dat de leerling op termijn eventueel zelfstandig naar school kan fietsen.

Voor de toelichting over de fietskilometervergoeding zie artikel 22, derde lid.

Onderdeel b
Als ouders aanspraak maken op bekostiging op basis van de kosten van openbaar vervoer en zij de leerling, met toestemming van op of verzoek van het college, zelf vervoeren, dan keert het college bekostiging uit op basis van de kosten van het openbaar vervoer. Het college gaat na wat voor de te overbruggen afstand betaald zou moeten worden, wanneer de leerling gebruik zou maken van het openbaar vervoer. Hierbij wordt het meest goedkope tarief als uitgangspunt genomen. Ingeval ouders kiezen voor het eigen vervoer, terwijl ze in principe in aanmerking zouden komen voor een vergoeding van het openbaar vervoer met begeleiding, wordt slechts de vergoeding voor alleen de leerling verstrekt. Het verstrekken van een vergoeding voor een begeleider in het openbaar vervoer heeft slechts zin als er daadwerkelijk meegereisd wordt in het openbaar vervoer. Dat kan er immers toe leiden, dat de leerling van de begeleider leert en na enige tijd zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen. Het uitbetalen van de openbaar vervoer kosten voor een begeleider, indien met het eigen vervoer wordt gereisd, draagt niet bij aan het mogelijke resultaat, dat de leerling op termijn eventueel zelfstandig met het openbaar vervoer zal reizen.

Onderdeel c
Als ouders in aanmerking komen voor een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer en zij met toestemming van op of verzoek van het college de leerling zelf vervoeren, wordt een vergoeding per kilometer verstrekt. De hoogte van deze kilometervergoeding was voorheen afgeleid van de Reisregeling binnenland. Deze regeling is op 1 januari 2020 beëindigd. De laatstgenoemde kilometervergoeding in de Reisregeling Binnenland bedroeg € 0,37. Dit werd verstrekt over de kilometers, die de leerling reist (’s morgens enkele reis en ’s middags enkele reis). Met het verdwijnen van de Reisregeling Binnenland is het reëel om voor de kilometervergoeding aan te sluiten bij de algemeen gebruikelijke belastingvrije kilometervergoeding (peil 01-01-2020: € 0,19) gerekend over de kortste afstand tussen de woning en de school. Omdat dit vrijwel gelijk is aan de helft van de voormalige vergoeding dient ’s morgens ook de retourreis en ’s middags ook de heenreis van de chauffeur vergoed te worden. Voor gemeenten die een vergoeding verstrekken op basis van beladen kilometers is de vergoeding dan twee keer de belastingvrije kilometervergoeding. In het geval gemeenten het zogenaamde schijvenmodel hanteren wordt de heen- en terugreis tweemaal vergoed.

Geen vergoeding wordt verstrekt wanneer de leerling ook tussen de middag wordt vervoerd.

Derde lid
Het derde lid bepaalt dat ouders aanspraak maken op bekostiging op basis van een kilometervergoeding als zij – na toestemming van het college – meer dan één leerling tegelijk vervoeren. Dit geldt ook wanneer ouders in principe slechts aanspraak maken op bekostiging op basis van de kosten van openbaar vervoer. De kilometervergoeding geldt voor de auto, en wordt niet per leerling verstrekt.

Vierde lid
Wanneer ouders toestemming vragen meerdere kinderen met een eigen busje te vervoeren, kan het college bij wijze van uitzondering op grond van artikel 31 (de zogenaamde

hardheidsclausule) een andere bekostiging vaststellen. Dit vervoer kan goedkoper zijn dan aangepast vervoer per leerling.

Artikel 26. Bekostiging andere passende vervoersvoorziening
Het kan voorkomen, dat een leerling of een ouder op een andere manier kan of wenst te reizen, dan de reeds beschreven vervoerswijzen, als hij daarvoor een geschikt vervoermiddel heeft. Artikel 26 maakt het mogelijk dit maatwerk toe te passen en de vergoeding zodoende te laten aansluiten bij de vermogens van de leerling en/of de ouder. Het kan er tevens toe bijdragen, dat het zelfstandig reizen wordt gestimuleerd.

Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een handbike, elektrische fiets, bakfiets. Het college kan besluiten ouders hierin tegemoet te komen, mits de kosten van dit vervoermiddel niet uitstijgen boven de kosten van het openbaar vervoer naar de school.

Artikel 27. Vervoersvoorziening voor weekeinde en vakantie
Eerste tot en met derde lid
Artikel 4, zesde lid, van de WEC geeft aan in de verordening bepalingen op te nemen voor het weekeinde- en vakantievervoer. In artikel 27 wordt hier invulling aan gegeven.

Artikel 27 bevat twee belangrijke componenten:
1- Een vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie wordt alleen verstrekt als het verblijf van de leerling in een internaat of een pleeggezin noodzakelijk is met het oog op het volgen van passend (voortgezet) speciaal onderwijs. Zo is het bepaald in de WEC.

   Doorslaggevend is de directe relatie tussen het verblijf in een internaat of pleeggezin en het volgen van passend onderwijs op een school die ver van de woning is gelegen. Dit betekent dat het college geen vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie toekent, als de leerling passend onderwijs kan volgen op een school die redelijkerwijs met dagelijks vervoer vanuit het ouderlijk huis bereikt kan worden. Ook betekent dit dat er geen vervoersvoorziening van en naar de woning van de ouders wordt verstrekt als de leerling om medische of sociale redenen in een internaat of pleeggezin verblijft, en daar in de buurt een school bezoekt. De gemeente dient na te gaan op welke gronden een leerling op een internaat of bij een pleeggezin is geplaatst.

   Ouders van leerlingen van het regulier en speciaal basisonderwijs en van het regulier voortgezet onderwijs komen niet in aanmerking voor een vervoersvoorziening voor het weekeinde of de vakantie.

2- Het college van de gemeente waar de ouders wonen verstrekt de vervoersvoorziening voor het weekeinde- en vakantievervoer, als de ouders daarvoor in aanmerking komen. Zo is het bepaald in de WEC. Het college van de gemeente waar de leerling in een internaat of een pleeggezin verblijft heeft hierin geen rol. Wanneer de leerling in aanmerking komt voor dagelijks vervoer van het internaat of pleeggezin naar de school en terug, verstrekt het college van de gemeente waar de leerling in het internaat of het pleeggezin verblijft deze voorziening.

Vierde lid
Het vierde lid geeft aan dat artikel 24, eerste lid, aanhef en onder a, niet van toepassing is. Verder geldt het volgende:
- Alleen die leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs komen in aanmerking voor een vervoersvoorziening voor het weekeinde en de vakantie, die wegens hun structurele handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

- Voor de toekenning is bekostiging van de kosten van openbaar vervoer het uitgangspunt.
- Het college bekostigt ook de kosten van het openbaar vervoer voor een begeleider, als de leerling wegens zijn structurele handicap of leeftijd niet in staat is zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik te maken (zie artikel 22).
- Het college verstrekt een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer als:
  a. openbaar vervoer ontbreekt;
  b. begeleiding in het openbaar vervoer niet mogelijk is;
  c. de leerling wegens zijn structurele handicap niet in staat is – ook niet onder begeleiding – van het openbaar vervoer gebruik te maken (zie artikel 23).

Een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer wordt in dit geval niet verstrekt als de leerling met gebruikmaking van openbaar vervoer meer dan anderhalf uur onderweg is. Het college kan toestaan dat de ouders de leerling zelf vervoeren of laten vervoeren. De bekostiging is dan afhankelijk van de vervoersvoorziening waarop de ouders aanspraak zouden maken (zie artikel 24).

Artikel 28. Eigen bijdrage in de vorm van een drempelbedrag
Eerste en tweede lid
Artikel 4, zevende lid, van de WPO biedt gemeenten de mogelijkheid een drempelbedrag bij ouders in rekening te brengen. De wetgever heeft bedoeld de ouders verantwoordelijk te laten zijn voor een bepaald deel van de (werkelijk gemaakte) kosten van het vervoer, de zogenaamde drempel. Het bedrag wordt per leerling in rekening gebracht, tenzij ouders meer dan één eigen kind met het eigen vervoer vervoeren en hiervoor een kilometervergoeding ontvangen. Dan wordt er per auto een drempelbedrag geheven (ABRvS 19 juli 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1959). Als een leerling slechts voor een deel van het schooljaar een vervoersvoorziening wordt toegekend, wordt het drempelbedrag naar evenredigheid in rekening gebracht. Dit geldt ook wanneer alleen voor de heen- of terugreis een vervoersvoorziening wordt toegekend, of voor enkele dagen per week.

Bij het drempelbedrag is de ouderlijke bijdrage gekoppeld aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens, dat wil zeggen de afstand van de woning tot de school waarboven aanspraak kan bestaan op een vervoersvoorziening. Invoering van het drempelbedrag houdt in dat de kosten van het openbaar vervoer tot aan deze kilometergrens voor rekening van de ouders komen. Artikel 4, zevende lid, van de WPO stelt een afstand van zes kilometer als bovengrens. Deze afstand wordt in de Verordening bekostiging leerlingenvervoer aangehouden.

Doelgroep voor het drempelbedrag zijn de ouders van leerlingen van scholen voor basisonderwijs of speciale scholen voor basisonderwijs, die een gezamenlijk inkomen hebben dat boven een bepaalde grens uitkomt. Een uitzondering geldt voor leerlingen die wegens hun structurele handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, of vanwege een zodanige handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Aan hun ouders mag geen drempelbedrag gevraagd worden. Voor deze leerlingen geldt ook geen kilometergrens als voorwaarde voor een vervoersvoorziening. Aan ouders van leerlingen die een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs bezoeken kan geen drempelbedrag worden opgelegd, aangezien de WEC deze mogelijkheid niet biedt.

Onder ‘inkomen’ moet worden verstaan: het inkomensgegeven, zoals bedoeld in artikel 26, aanhef en onder e, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen in het peiljaar.
De inkomensgrens voor het drempelbedrag en de wijze van indexering zijn bepaald in artikel 4, zevende lid, van de WPO.

Als peiljaar moet worden aangemerkt het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin het schooljaar waarvoor bekostiging van de vervoerskosten wordt

gevraagd, begint (zie artikel 1). Als grenswaarde wordt in de wet een gezamenlijk inkomen genoemd van € 17.700,- voor het school jaar 1998-1999; dit bedrag moet per 1 januari 1999 jaarlijks worden geïndexeerd op een voorgeschreven wijze. In de modelverordening is de grenswaarde van het gezamenlijk inkomen voor het heffen van een drempelbedrag voor het schooljaar 2020-2021 (dus voor het peiljaar 2018) vastgesteld op € 27.000,-.

Derde lid
Als een drempelbedrag wordt ingevoerd, is de gemeente voor de berekening van de hoogte daarvan gebonden aan de wet. Er kan niet worden gewerkt met een fictief bedrag. Het gaat om de kosten van het openbaar vervoer die zouden worden gemaakt om de afstand tot aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens te overbruggen. De kosten van het openbaar vervoer worden berekend, die met de OV-chipkaart (of eventueel een andere, binnen de gemeente of regio geldende betaalmogelijkheid) zouden worden gemaakt, rekening houdend met kortingen die voor de leerling binnen het systeem kunnen gelden.

Bij de vaststelling van de hoogte van het drempelbedrag is het niet van belang of de leerling daadwerkelijk gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Ook wanneer de leerling gebruikmaakt van aangepast vervoer, of wanneer er geen openbaar vervoer aanwezig is, dienen de ouders de kosten van het openbaar vervoer over de afstand tot aan de door de gemeente gestelde kilometergrens zelf te dragen. In dat geval wordt uitgegaan van de meest gangbare, voor de leerling toegankelijke route, en gerekend met een OV-prijs die geldt binnen het betreffende vervoersgebied.

Afwijkende bepalingen
Het heffen van een drempelbedrag is in de WPO een ‘kan’-bepaling. Dat wil zeggen, dat het college ervan kan afzien een eigen bijdrage te vragen. Het college kan de ouders altijd in positieve zin tegemoet komen, maar er zijn grenzen aan wat het college ouders mag opleggen. Het is bijvoorbeeld mogelijk om voor scholen voor speciaal basisonderwijs een andere kilometergrens te hanteren dan voor reguliere basisscholen. Ook kan de gemeente het drempelbedrag wel voor het ene maar niet voor het andere schooltype invoeren.

Wanneer aan meerdere kinderen van een gezin een vervoersvoorziening is toegekend, en daarbij het inkomen van de ouders relatief laag is, kan het drempelbedrag een grote financiële belasting betekenen. De gemeente kan bepalen dat het drempelbedrag een beperkt aantal keer per gezin geheven wordt.

Aantonen van het inkomen
Als de gemeente zelf geen inzage kan verkrijgen in de inkomensgegevens kunnen aanvragers een kopie van de belastingaanslag sturen om het inkomen aan te tonen. Ouders kunnen ook een inkomensverklaring opvragen bij de belastingdienst.

Wanneer ouders weigeren de gevraagde informatie over hun inkomen te verstrekken, wordt op grond van artikel 4:15 van de Awb de beslistermijn opgeschort tot de dag waarop de aanvraag met de ontbrekende gegevens is aangevuld, of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken. In het laatste geval kan het college besluiten de aanvraag niet in behandeling te nemen. De aanvragers worden hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld (zie artikel 6).

Als het gezamenlijk inkomen van het peiljaar nog niet bekend is, kan het derde jaar voorafgaande aan het desbetreffende schooljaar als voorlopig uitgangspunt worden gehanteerd. In een later stadium, als het inkomen van het peiljaar wel bekend is, kan een definitieve berekening worden gemaakt.

Structurele daling van inkomen
Wanneer het inkomen van de betrokken ouders in de periode die ligt tussen het peiljaar en het jaar waarin de aanvraag wordt ingediend op een structurele wijze is gedaald, is het redelijk om in het voordeel van de ouders een later peiljaar te kiezen door gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 31. Om te bepalen in welk geval het redelijk is van de peildatum af te wijken, kan artikel 6.12 van de Wet studiefinanciering als richtsnoer dienen.

Pleegouders
Pleegouders kunnen als 'ouders' in de zin van de verordening worden aangemerkt (zie artikel 1). Zij kunnen dus, als zij voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor een vervoervoorziening. In de uitspraak van 31 augustus 1993 (nr. R03.93.1702 en nr. R03.93.1773) vindt de Afdeling het redelijk dat als de verzorgers pleegouders zijn, hun ook het drempelbedrag in rekening gebracht kan worden. (Uiteraard hebben gemeenten de vrijheid om op dit punt gebruik te maken van de hardheidsclausule in artikel 31).

In tegenstelling tot de vrijwillige plaatsing zijn de natuurlijke ouders bij een justitiële plaatsing niet meer aan te spreken voor de extra kosten, tenzij de natuurlijke ouders en niet de pleegouders de aanvraag hebben ingediend.

In de bekostiging op basis van de Regeling vrijwillige pleegzorg zit in het algemeen geen component voor de kosten van het schoolbezoek, die door de gemeente in mindering gebracht kan worden op de gemeentelijke bekostiging voor het leerlingenvervoer. Pleegouders die bekostiging ontvangen op basis van de Regeling vrijwillige pleegzorg, dienen bij een honorering van hun aanvraag tot bekostiging van de kosten van het leerlingenvervoer door de gemeente ook het drempelbedrag per schooljaar aan de gemeente te betalen, als hun inkomen boven de inkomensgrens ligt. Tevens zullen de pleegouders de eventuele bijdrage naar financiële draagkracht aan de gemeente moeten voldoen. Eventueel kunnen zij deze kosten wel verhalen op de natuurlijke ouders of voogden van de leerling.

Voogdij-instellingen kunnen ook als 'ouder' worden aangemerkt. Zij kunnen tevens een aanvraag indienen. Bij hen kan echter geen drempelbedrag worden vastgesteld, omdat zij geen inkomen in de zin van de Wet op de inkomstenbelasting hebben. (Deze wet ziet op natuurlijke personen.)

Invordering drempelbedrag
Artikel 28 geeft de regels voor de invordering van het drempelbedrag. Wanneer het college zelf het vervoer verzorgt of laat verzorgen dienen de ouders die daarvoor in aanmerking komen het drempelbedrag aan de gemeente over te maken. Wanneer de ouders in gebreke blijven vervalt de aanspraak en wordt het vervoer stopgezet. Wanneer het college een bekostiging voor de vervoersvoorziening verstrekt, wordt hierop het drempelbedrag in mindering gebracht.

Zelfstandig reizen
Wanneer een leerling de overstap maakt van aangepast vervoer naar zelfstandig reizen met het openbaar vervoer of de fiets, kan de vergoeding hiervan wegvallen tegen het te betalen drempelbedrag. De gemeente kan bepalen dat het drempelbedrag dan niet of beperkt geheven wordt.

Vijfde lid
De ouders van gehandicapte leerlingen, die niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, zijn vrijgesteld van het betalen van een eigen bijdrage.

Artikel 29. Eigen bijdrage in de vorm van een draagkrachtafhankelijke bijdrage
Artikel 4, elfde lid, van de WPO biedt gemeenten de mogelijkheid een bijdrage te vragen in de kosten van het vervoer, wanneer de afstand tot de dichtstbijzijnde toegankelijke school meer is dan twintig kilometer. Deze bijdrage kan alleen worden gevraagd wanneer het een school voor regulier basisonderwijs betreft. De bijdrage is afhankelijk van de financiële draagkracht van de ouders.

Er wordt geen bijdrage gevraagd wanneer het gaat om leerlingen die wegens hun structurele handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, of vanwege een zodanige handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.
De draagkrachtafhankelijke bijdrage wordt per gezin geheven, in tegenstelling tot het drempelbedrag dat per leerling in rekening wordt gebracht.

In artikel 29 is gekozen voor een systeem waarin met een aantal inkomensblokken wordt gewerkt, waaraan een vooraf vastgestelde draagkrachtafhankelijke ouderlijke bijdrage is gekoppeld. Zowel de bedragen van de inkomensblokken als van de verschuldigde bijdrage worden geïndexeerd vastgesteld op een wijze die aansluit bij artikel 4 van de WPO.

Voor het aantonen van het inkomen, hoe om te gaan met een structurele daling van het inkomen, een aanvraag door pleegouders en de invordering (zie artikel 28).

De ouders van gehandicapte leerlingen, die niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, zijn vrijgesteld van het betalen van een eigen bijdrage.

§ 5. Slotbepalingen

Artikel 30. Beslissing college in gevallen waarin de regeling niet voorziet
In de Verordening bekostiging leerlingenvervoerzijn de hoofdlijnen voor de bekostiging van het leerlingenvervoer vastgelegd. Er kunnen zich echter concrete gevallen voordoen waarin de modelverordening niet voorziet. Te denken valt hierbij aan gemeenschappelijke afspraken met andere gemeenten, combinaties van openbaar vervoer met aangepast vervoer, varianten in het gebruik van eigen vervoer etc. Artikel 30 bepaalt dat het college in dergelijke situaties beslist. Redelijkheid is hierbij het uitgangspunt. Bij de besluitvorming dient in de geest van de wet en de modelverordening gehandeld te worden.

Artikel 31. Afwijken van bepalingen
Artikel 31 stelt dat het college slechts in voor ouders voordelige zin kan afwijken van de verordening. Met deze bepaling wordt aangesloten bij artikel 4, twaalfde lid, van de WPO, artikel 4, tiende lid, van de WEC en artikel 4, zevende lid, van de WVO. Van een afwijking in voor ouders gunstige zin kan bijvoorbeeld sprake zijn bij toekenning van bekostiging van openbaar vervoer voor een begeleider, toekenning van een vervoersvoorziening in de vorm van aangepast vervoer, bekostiging van groepsvervoer dat is georganiseerd door de ouders, of toekenning van een vervoersvoorziening naar een verder weg gelegen school. De ouders dienen aan te tonen dat er sprake is van een bijzondere situatie.

NB: Het gaat hierbij uitsluitend om vervoer voor schoolbezoek ten behoeve van onderwijs, niet voor schoolbezoek ten behoeve van een medische behandeling bijvoorbeeld.

De Afdeling heeft in de casuïstiek nadere richtlijnen gegeven voor de toepassing van de hardheidsclausule:

- Hardheidsclausules hebben tot doel onbillijkheden van overwegende aard, die zich ten aanzien van personen bij een strikte toepassing van de bepalingen van de verordening zouden voordoen, weg te nemen. De toepassing ervan is niet aan enige beperking gebonden. Met alle feiten en omstandigheden kan rekening worden

gehouden, zoals bijvoorbeeld medische, pedagogische en sociale factoren (ABRvS 12 mei 1989, nr. R03.88.7057/Sp347/26-41).
- Door middel van toepassing van de hardheidsclausule kan van alle bepalingen van de verordening worden afgeweken, inclusief het heffen van het drempelbedrag (ABRvS 2 april 1990 R03.87.7147/58-43).

Advies van deskundigen
In artikel 31 wordt bepaald dat het college zo nodig advies vraagt van deskundigen ter zake (zie artikel 5).

Precedentwerking
Ter voorkoming van – ongewenste – precedentwerking moet de toepassing van de hardheidsclausule worden onderbouwd met argumenten die op de specifieke, concrete situatie van de ouders en/of de leerling betrekking hebben.

Artikel 33. Intrekking oude regeling
In artikel 33 wordt geen tijdstip vermeld waarop de oude verordening wordt ingetrokken. Dat is ook niet nodig. De datum waarop de oude regeling vervalt, is de datum waarop de nieuwe verordening in werking treedt.

Gemeente Wormerland

Uitvoeringsprogramma

Recreatie & Toerisme

2022 – 2028

Ontdek het landschap, de verhalen en de parels

Inhoudsopgave

Inleiding en structuur 3
- Hoofddoel 3
- Totstandkoming Uitvoeringsprogramma & Coronacrisis 3
- Structuur Uitvoeringsprogramma 4
- Uitgevoerde activiteiten in 2020-2021 5
- Regionale en provinciale activiteiten 5
- Beheersinstrumenten recreatieve druk 5

Financieel overzicht 6
- Prioritering 6
- Exploitatiekosten 6
- Basispakket - Begroting Recreatie & Toerisme Wormerland 7
- Pluspakket - Begroting Recreatie & Toerisme Wormerland 8
- Investeringskosten Basispakket 9
- Financieringsplan 10
- Investeringskosten pluspakket 10

Bijlage 1 – Uitvoeringsprogramma uitgewerkt naar ontwikkelpijlers 11

Bijlage 2 - Beheersinstrumenten recreatieve druk 12

Inleiding en structuur

Hoofddoel

Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028. Dit programma bevat concrete acties voor de komende jaren om de ambities uit de Nota Recreatie & Toerisme te realiseren. Hoofddoel van deze nota is het verder ontwikkelen en versterken van de recreatief/toeristische identiteit van Wormerland door:

- het openstellen van het diverse landschap;
- het uitdragen van de rijke historie, erfgoed en verhalen;
- het bevorderen van fiets- wandel en vaarrecreatie, met accent op duurzaamheid;
- het behouden en/of versterken van de vitaliteit van de dorpen (met balans in leefbaarheid - levendigheid);
- het verbeteren van het voorzieningenniveau voor een gastvrij bezoek.

De ambities worden aangepakt door een intensivering van de samenwerking in de regio Zaanstreek-Waterland en binnen de MRA, de bezoeker ziet namelijk geen grenzen. We werken eraan om jaarlijks meer bezoekers te trekken die langer verblijven en regelmatig terugkeren. Uiteindelijk zullen economische initiatieven gestimuleerd worden, de werkgelegenheid stijgen en zijn er meer mogelijkheden voor de inwoners om dichtbij huis te recreëren. .

Met behulp van deze nota en het bijhorende uitvoeringsprogramma houden we zelf de regie in handen om sturing te geven aan de gewenste recreatieve en toeristische ontwikkelingen in Wormerland. Op die manier bewaken we de balans tussen enerzijds de verlevendiging van de dorpen en anderzijds de leefbaarheid van inwoners.

Totstandkoming Uitvoeringsprogramma & Coronacrisis

De Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028 is in mei 2020 vastgesteld. Deze nota is tot stand gekomen op basis van input uit inwoners, ondernemers uit verschillende sectoren uit de gemeente, regionale stakeholders, Raadsleden en beleidsmedewerkers van verschillende ambtelijke disciplines. In de nota leest u meer over het proces. In het uitvoeringsprogramma is de opgehaalde input geconcretiseerd in acties en activiteiten, uitgezet in de tijd.

In februari 2020 zorgt COVID-19 voor een wereldwijde pandemie, met ook enorme gevolgen voor de (internationale) bezoekerseconomie. Tijdens de lockdowns zijn horecagelegenheden en winkels dicht of kunnen door de anderhalve-meter maatregelen veel minder gasten ontvangen. De kamers bij vakantieverblijven bleven leeg, evenementen werden geannuleerd. Aan de andere kant willen mensen door de beperkte mogelijkheden juist naar buiten om te wandelen, fietsen en varen.

Zeker nu mensen regelmatig vanuit huis werken is de druk op creatieve voorzieningen vlakbij huis toegenomen. Denk hierbij aan korte(re) ommetjes, grasveldjes om buiten te sporten, bankjes om te picknicken, fietsroutes door de omgeving. Ook is er in toenemende mate aandacht voor de fysieke en mentale gezondheid van mensen. Nog steeds is het coronavirus niet onder controle, waardoor het werken aan herstel van de sector nog niet op volle toeren opgestart kan worden. Dit heeft invloed gehad in de oplevering van dit uitvoeringsprogramma maar zeker ook op de activiteiten in het programma, dat nog meer aansluit op het gezondheidsbeleid van gemeente Wormerland.

Structuur Uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma is ingedeeld volgens de drie ontwikkelpijlers die in de Nota Recreatie & Toerisme centraal staan. Dit zijn:

1. Beleef het landschap Wormerland
2. Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld
3. Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig

Elke ontwikkelpijler is uitgewerkt in diverse speerpunten en onderliggende acties, die vervolgens invulling geeft aan één of meerdere recreatieve/toeristische doelen. De inzet van marketing en promotie is gericht op de ondersteuning van deze drie ontwikkelpijlers en wordt in apart onderdeel uiteengezet.

Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document en heeft een reikwijdte tot en met 2028. Bewust is deze lange scope weergegeven, omdat toeristische gebiedsontwikkeling lange doorlooptijden kent. Uiteraard kunnen nog diverse onvoorziene situaties invloed hebben op de activiteiten. In het programma is onderscheid aangebracht in de termijn van realisatie: kort, midden en/of lang. Voor de periode 2025-2028 zal dit uitvoeringsprogramma geactualiseerd worden.

De gedetailleerde uitwerking van het uitvoeringsprogramma in ontwikkelpijlers, speerpunten en activiteiten is weergegeven in bijlage 1.
Dit uitvoeringsprogramma kent een gedeeld eigenaarschap. Voor veel speerpunten geldt dat de gemeente de samenwerking met andere partijen moet opzoeken. Het gaat daarbij om stakeholders op verschillende schaalniveaus: lokaal (ondernemers, maatschappelijke instellingen, belangenverenigingen, bewoners etc.) en regionaal (regio Zaanstreek-Waterland, MRA, provincie, etc.) In de nota is een stakeholdersanalyse opgenomen. In dit uitvoeringsprogramma staat per actie beschreven met welke partner(s) samenwerking nodig is.

Het programma is per ontwikkelprogramma gerangschikt, verder onderverdeeld in speerpunten en activiteiten. In het programma is aangegeven wie verantwoordelijk is, wie de samenwerkingspartners zijn en wat de inzet van middelen (in geld en uren) is. Tot slot is een tijdsplanning opgenomen van de diverse acties.

Uitgevoerde activiteiten in 2020-2021

Sinds de vaststelling van de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028 is als voorloper op het uitvoeringsprogramma gewerkt aan diverse speerpunten van de ontwikkelpijlers.

- Sinds september 2019 is Wormerland aangesloten bij promotieorganisatie Stichting Marketing Zaanstreek (SMZ). Wormerland profiteert van de gebiedsgerichte marketing en promotie van de Zaanstreek, zowel digitaal als in fysieke middelen. Het Wormer- en Jisperveld, het erfgoed, de molens, het aanbod en vele recreatieve ondernemers zijn meegenomen in de promotiecampagnes over het gebied Zaanstreek-Waterland.
- De lokale website www.bezoekwormerland.nl is in 2020 opgezet en geïntegreerd in de regionale website www.zaans.nl, het natuur-, cultureel- en verblijfsaanbod en recreatiemogelijkheden van Wormerland zijn opgehaald en ingevoerd op deze website. Zo is Wormerland beter zichtbaar en vindbaar in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarbuiten.
- De samenwerking binnen de MRA en regio Zaanstreek-Waterland is versterkt, hetgeen onder andere heeft geresulteerd in een cultuur/landschapsfietsroute en toewijzing van regiobudget aan activiteiten gericht op het landelijke NBTC-themajaar ‘Ode aan het Landschap 2021’. Ook wordt in 2021 een gezamenlijke visie waterrecreatie Zaanstreek-Waterland opgesteld en zijn er middelen gereserveerd voor realiseren van kansen of oplossen van eenvoudige knelpunten.
- In 2021 is in samenwerking met WormerWonen de kanokaart Wormer- en Jisperveld geactualiseerd. Deze wordt tevens meer zichtbaar door het plaatsen van een aantal borden, dat bij de start van het kanoseizoen 2022 officieel wordt gelanceerd.
- De activiteiten voor Ode aan het Landschap en het onderzoek naar bewegwijzering verbinding Zaanstad/Wormerland zijn gestart in 2021 en lopen door naar 2022. Het budget 2021 wordt hiervoor meegenomen naar 2022.

Regionale en provinciale activiteiten

Gemeente Wormerland is als netwerkpartner verbonden aan de regio Zaanstreek-Waterland, recreatieschap Twiske-Waterland, de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en provincie Noord-Holland. Daarnaast is gemeente Wormerland door de samenwerking met Stichting Marketing Zaanstreek ook aangesloten bij netwerkorganisaties en belangenorganisaties binnen de recreatieve- en toeristische branche zoals Kennis Netwerk Destinatie Nederland, NBTC en stichting Citymarketing Netwerk Nederland. Diverse studies, onderzoeken, strategische visies en projecten met raakvlakken voor recreatie & toerisme worden jaarlijks opgesteld en uitgevoerd. Nieuwe kansen en mogelijkheden kunnen daaruit aandienen, zoals bijvoorbeeld de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn met ideeën over een nieuw (snel)fietspad. Zodra dergelijke plannen concreter worden, gaan wij daarop acteren. De verwachting is dat om deze kansen te kunnen benutten bepaalde bedragen nodig zijn die nu niet begroot zijn.

Beheersinstrumenten recreatieve druk

In bijlage 2 staat weergegeven welke beheersinstrumenten ingezet kunnen worden om de recreatieve druk in balans te houden met de leefomgeving Wormerland. Bezoekers worden gestimuleerd zoveel mogelijk zonder auto naar Wormerland te komen. Uiteraard zijn er ook bezoekers die toch hun auto in de gemeente willen parkeren. In de gebiedsontwikkeling van de Zaanoever wordt naast de parkeerruimte voor inwoners ook rekening gehouden met een toenemende parkeerbehoefte van auto’s van bezoekers. Vooralsnog worden op de korte(re) termijn geen parkeerissues voor bezoekers verwacht.

Financieel overzicht

Prioritering

In de begroting en investeringsoverzicht 2022-2025 is uitgegaan van prioritering. Daarom is zowel de begroting als het investeringsoverzicht opgedeeld in een basispakket en een pluspakket. In de prioritering is gekozen om als eerste de basis goed op orde brengen en de quickwins aan te pakken voor alle drie de ontwikkelpijlers. Die activiteiten zijn ondergebracht in het basispakket. Voor een extra versnelling zijn mogelijkheden geschetst in het pluspakket.

De geraamde kosten van het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme zijn in onderstaand overzicht over de periode 2022-2025 opgenomen. Dit betreffen de kosten voor inzet op de korte(re) termijn. In 2024 wordt een tussenevaluatie opgesteld, met een actualisatie van het uitvoeringsprogramma. Ook zal dan de begroting en mogelijke investeringen voor de jaren 2025-2028 inzichtelijk gemaakt worden.

Exploitatiekosten

De kosten voor uitvoering van het basispakket valt binnen de reeds beschikbaar gestelde begroting voor Toerisme en Streekmarketing van € 29.171,- per jaar voor 2022 tot en met 2025. In dit bedrag is de verlaging van € 2.000,- in het kader van de ombuigingen verwerkt. In 2022 wordt eenmalig € 10.505,- toegevoegd aan het budget om te besteden voor het uitvoeringsprogramma. Dit bedrag is meegenomen bij de jaarrekening 2020.

In het basispakket zitten ook de kapitaallasten voor de investeringen uit het basispakket. Deze kapitaallasten van € 7.274 (2022) en € 12.371 (jaarlijks vanaf 2023) zijn fors en laten daardoor weinig vrije bestedingsruimte over voor andere (incidentele) initiatieven en nieuwe plannen.

De kosten voor uitvoering van het pluspakket zijn nog niet gedekt in de meerjarenbegroting. In het 2^{e} kwartaal 2022 worden aparte voorstellen voor het pluspakket opgesteld voor college en raad.

Naast de jaarlijkse exploitatiebijdrage wordt er aangehaakt op middelen van externe partijen om regionaal recreatie en toerisme te stimuleren en versterken. Denk hierbij aan:

- Vervoerregio Amsterdam (VRA)
- Metropoolregio Amsterdam (MRA)
- Regiogelden Zaanstreek-Waterland (voormalige SRA-gelden)
- Recreatieschap Twiske-Waterland (RTW)
- Recreatie Noord-Holland (RNH)
- Provincie Noord-Holland (PNH)
- Hoogheemraadschap Hollands Noorder-Kwartier (HHNK)

Basispakket - Begroting Recreatie & Toerisme Wormerland

Basispakket exploitatiekosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwikkelpijler 1: Beleef het landschap Wormerland							
1.1 Wormerland toegankelijk maken							
Fietskaart 'rondje Wormerland'	€ 1.000						
1.2 Basisfaciliteiten op het land							
Onderzoek bewegwijzering in en naar Wormerland	€ 9.000						
1.3 Recreatief aanbod							
Nieuwe routeontwikkeling	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000			
Ontwikkelpijler 2: Geniet op het water							
2.2 Verbeteren aquapuntuur							
Co-financiering actiepunten visie Waterrecreatie ZaWa	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000			
2.3 Informatie aan waterrecreanten							
Beleving erfgoed vanaf het water	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000			
Ontwikkelpijler 3: Ontdek de Zaanoever							
3.1 Versterken verblijfsgebied							
Onderzoek voet/fietsveer		€ 3.000					
3.2 Beleving langs de Zaanoever							
Verhaallijnen ontwikkelen en uitdragen	€ 2.000	€ 2.000					
3.3 Toegankelijkheid en gastvrijheid							
Wandelkaart Zaanbocht-Zaanoever	€ 500						
Onderzoek naar bewegwijzering verbinding ZST/WL	€ 10.000						
4. Marketing en promotie							
4.1 Versterken identiteit Wormerland							
SMZ-samenwerking	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500
Dienstverlening uit-data website	€ 2.550	€ 2.600	€ 2.650	€ 2.679	€ 2.716	€ 2.754	€ 2.791
Promotionele acties	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000			
Onvoorzien voor incidentiele initiatieven	€ 500	€ 500	€ 500	€ 500			
Kapitaallasten investeringen Basispakket	€ -	€ 7.274	€ 12.371	€ 12.371	€ 12.371	€ 12.371	€ 12.371
Onderhoud/beheer investeringen	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal Basispakket	**€ 39.050**	**€ 28.874**	**€ 29.021**	**€ 29.050**	**€ 22.587**	**€ 22.624**	**€ 22.662**
Ruimte	€ 121	€ 297	€ 150	€ 121	€ 6.584	€ 6.547	€ 6.509
Budget totaal	**€ 39.676**	**€ 29.171**	**€ 29.171**	**€ 29.171**	**€ 29.171**	**€ 29.171**	**€ 29.171**

Pluspakket - Begroting Recreatie & Toerisme Wormerland

Pluspakket exploitatiekosten	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontwikkelpijler 1: Beleef het landschap Wormerland							
1.2 Basisfaciliteiten op het land							
Subsidie / vergoeding oplaadplekken e-bikes	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000				
1.3 Recreatief aanbod							
Verbinding met (bestaande) evenementen	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000				
Subsidie omvorming graslanden	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000				
Ontwikkelpijler 2: Geniet op het water							
2.1 Faciliteiten op/langs het water							
Toegankelijkheid bestaande aanlegsteigers		€ 5.000					
Ontwikkelpijler 3: Ontdek de Zaanoever							
3.2 Beleving langs de Zaanoever							
Versterken erfgoedwand			€ 2.000	€ 2.000			
3.3 Toegankelijkheid en gastvrijheid							
Verbinding Zaanse Schans/Zaans museum			€ 1.500				
Kansen benutten Zaanferry		€ 1.500					
(digitale) Informatievoorziening	€ 1.000						
Camera 360gr Toren van Wormer (jaarlijkse exploitatiekn)			€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500
4. Marketing en promotie							
4.2 Informatievoorziening							
Onderzoek behoeften informatievoorziening		€ 5.000					
Kapitaallasten investeringen Pluspakket	€ -	€ -	€ 3.145	€ 12.392	€ 12.392	€ 12.392	€ 12.392
Onderhoud en beheerskosten investeringen	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Totaal nodig budget Pluspakket	**€ 6.000**	**€ 16.500**	**€ 14.145**	**€ 16.892**	**€ 14.892**	**€ 14.892**	**€ 14.892**

Investeringskosten Basispakket

Naast jaarlijkse exploitatiekosten zijn investeringen gewenst om een duurzame impuls te geven aan het uitvoeringsprogramma recreatie en toerisme.
Ook deze investeringen zijn onderverdeeld in een basis- en pluspakket.
De investeringen in het basispakket zijn gericht op:

- het uitbreiden en/of verbeteren van basisvoorzieningen langs recreatieve wandel-, fiets- en vaarroutes, denk hierbij aan bankjes, picknickplekken, uitkijkpunten, steigers en informatieborden;
- het actualiseren van de bebording en route-informatie van de monumentale route Wormerland. Ook is digitalisering van deze route gewenst, bijvoorbeeld door toevoeging van QR-codes;
- de bewegwijzering langs de Zaanoever om de verbinding met de Zaanbocht en Zaanstad te versterken en bezoekers beter te gidsen door dit gebied.

Samenvattend bedragen de investeringen uit het basispakket € 163.250,-.

Voor de kapitaallasten van de investeringen wordt het afschrijvingsbeleid gehanteerd: Voor straatmeubilair en steigers is dat 10 jaar.
De rente is 1,5%. De kapitaallasten zijn dan € 12.371,- per jaar, deze kosten zijn opgenomen in de meerjarenbegroting.

Basispakket investeringen	**Omschrijving**	**Bedrag (excl. btw)**
Ontwikkelpijler 1: Beleef het landschap Wormerland		
Actualisatie bebording Monumentale Route + QR-code	(12 borden 1,20x0,80m x 1.250,- + aankoop/plaatsingskn)	€ 22.500
Rustplekken, uitkijkpunten langs fiets-wandelroutes*	(7 plekken x 7.500,-)	€ 52.500
Informatieborden langs routes*	(10 borden 1,20x0,80m x 1.250,- + aankoop/plaatsingskn)	€ 18.750
Ontwikkelpijler 2: Geniet op het water		
Voorzieningen 4 gemeente-eilanden		
*Houten steigers bij Koentje/Merckenrif/Blindeman***	(3 steigers van 9x1 mtr x 10.000,-)	€ 30.000
*Rust/picknickbanken**	(10 x 2.000,- per picknickbank)	€ 20.000
*Informatieborden **	(4 borden1,20x0,80m x 1.250,- + aankoop/plaatsingskn)	€ 7.500
Ontwikkelpijler 3: Ontdek de Zaanoever		
Bewegwijzering Zaanbocht-Zaanoever	(schatting 40 bordjes x 200,- + aankoop/plaatsingskn)	€ 12.000
Totaal te financieren		**€ 163.250**

Financieringsplan

Voor de financiering van de investeringen uit het basispakket is uitgegaan van financiële bijdragen van Provincie Noord-Holland en Recreatieschap Twiske-Waterland. Hiermee rekening houdend betekent het voor de gemeente Wormerland een benodigd krediet van € 114.083,- voor de investeringen uit het basispakket.

Financieringsplan		
Gemeente Wormerland		€ 114.083
* Bijdragen Recreatieschap Twiske-Waterland	schatting (1/3 co-financiering RTW)	€ 30.417
** Bijdragen Provincie Noord-Holland	50% van voorzieningen gemeente-eilanden	€ 18.750
Totaal te financieren		**€ 163.250**

Investeringskosten pluspakket

In het 2e kwartaal 2022 worden aparte voorstellen voor de investeringen en financiering uit het pluspakket (zie onderstaand) opgesteld voor college en raad.

Pluspakket investeringen	**Omschrijving**	**Bedrag (excl btw)**
Ontwikkelpijler 1: Beleef het landschap Wormerland		
Schuilplekken fietsers*	(3 plekken x 10.000 per plek)	€ 30.000
Ontwikkelpijler 2: Geniet op het water		
Zwemvlot in de Poel**		€ 9.000
Voorzieningen langs de oevers Zaan/Noordhollandsch Kanaal		
*Houten aanlegsteigers voor kort verblijf***	(3 steigers van 20x3 mtr x 80.000	€ 240.000
*Informatieborden te zien vanaf het water***	(4 borden2x1,20 mtr x 4.000 per bord + ontwikkelkn)	€ 24.000
Co-financiering investeringen visie waterrecreatie ZaWa	(stelpost - aanvulling op regiobudget, PNH, RTW)	€ 20.000
Ontwikkelpijler 3: Ontdek de Zaanoever		
Camera toren van Wormer	360gr camera incl aankoop/installatiekosten	€ 27.500
Totaal te financieren		**€ 350.500**

Bijlage 1 – Uitvoeringsprogramma uitgewerkt naar ontwikkelpijlers

Legenda van afkortingen stakeholders op alfabetische volgorde:

A&P	=	Amsterdam & Partners
BTLH	=	Bureau Toerisme Laag Holland
FB	=	Fietsersbond
HIS	=	Historische vereniging(en)
HHNK	=	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
LNH	=	Landschap Noord-Holland
MRA	=	gemeenten Metropoolregio Amsterdam
NM	=	Natuurmonumenten
ODIJ	=	ODIJmond
POE	=	De Poelboerderij
PNH	=	Provincie Noord-Holland
RNH	=	Recreatie Noord-Holland
SBB	=	Staatsbosbeheer
SMZ	=	Stichting Marketing Zaanstreek
TW	=	Recreatieschap Twiske-Waterland
VRA	=	Vervoerregio Amsterdam
ZaWa	=	gemeenten Zaanstreek Waterland

Het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme is nu nog weergegeven in een apart Exceldocument (Concept *Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028*).
Na besluitvorming college, kan indien gewenst het in samengevoegd bestand aan de raad worden aangeboden.

Bijlage 2 - Beheersinstrumenten recreatieve druk

De verwachting is een toename in de recreatiedruk van 35% tot 2040 (Zie Ambitiedocument Recreatieschap Twiske-Waterland, 2020), voornamelijk door groei van de omliggende steden. Een toenemende druk op recreatie in de natuurgebieden betekent ook een toename in geluid, vervuiling en andere schadelijke factoren voor de natuur. Het is dan ook van belang dat er een balans gewaarborgd wordt tussen de natuur en recreatie. Het sturen en managen van recreanten zal hierin centraal staan.

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur heeft in 2019 het rapport "*Waardevol Toerisme onze leefomgeving verdient het"* opgesteld. Daarin stellen ze dat er vijf beheersinstrumenten ingezet kan worden om recreanten te sturen.

1. Bezoek aan een bestemming

Recreatieve druk kan worden beïnvloed door voorafgaand aan de komst van bezoekers de marketing te optimaliseren en de bereikbaarheid te vergroten of juist te verminderen.

2. Toegang en voorzieningengebruik ter plaatse

Recreatieve druk kan worden beïnvloed door instrumenten in te zetten die sturen op de toegang en het gebruik van voorzieningen bij de bestemming. Het gaat hier om het spreiden van recreanten in tijd en ruimte.

3. Gedrag van bezoekers

Recreatieve druk kan worden beïnvloed door het gedrag van de bezoeker ter plaatse te sturen door middel van verleiding, handhaving & toezicht en bewustwording & voorlichting.

4. Faciliteiten voor recreatie vergroten of verkleinen

De fysieke draagkracht op de plaats van een recreatieve bestemming kan worden vergroot door de faciliteiten voor recreanten uit te breiden of van een betere kwaliteit te maken. Ook het tegenovergestelde is mogelijk: het reguleren van de groei of het beperken van de capaciteit.

5. Compensatie van bewoners

De sociale draagkracht op de plaats van een recreatieve bestemming kan worden beïnvloed door bewoners te compenseren voor de druk die zij ondervinden van recreatie, of hen te betrekken en zeggenschap te geven bij plannen en maatregelen.

Voor gemeente Wormerland zouden de vijf instrumenten als volgt toegepast kunnen worden:

1. Bezoek aan een bestemming

Via marketing worden recreanten gestimuleerd recreatieve locaties te bezoeken die meer in het bebouwde gebied en verder van de beschermde natuur liggen. Bijvoorbeeld via digitale kaarten met fietsroutes waarin meer opties staan ook buiten de Natura 2000 gebieden. Of vaarwegen om de beschermde natuurgebieden heen.

2. Toegang en voorzieningengebruik ter plaatse

Real time informatie over de huidige drukte op een locatie, of borden die mogelijke alternatieven aanwijzen kunnen de drukte op een specifieke locatie verminderen. Denk bijvoorbeeld aan borden die alternatieve fiets- wandel en/of vaarroutes aanwijzen of bezoekers die met de auto komen omleiden naar parkeerplekken aan de randen van de gemeente.

3. Gedrag van bezoekers

Het gedrag van bezoekers kan beïnvloed worden door verleiding of handhaving. Duidelijke regels wat wel en niet mag zijn gewenst, zodat hier ook op te handhaven is. In het Wormer- en Jisperveld kunnen borden geplaatst worden waarop groot staat aangegeven dat het weidevogelleefgebied is en dat hardvaren onwenselijk is. Barbecue locaties, picknicktafels en afgesloten losloopvelden voor honden kunnen geplaatst worden op locaties waar recreanten gewenst zijn, als een vorm van verleiding. Tevens zou er een zonering gemaakt kunnen worden binnen het Wormer- en Jisperveld. Hierin worden de gevoelige delen van het gebied beter beschermd en wordt het voor het publiek duidelijker wat de hoofdvaarroutes zijn door het gebied.

4. Faciliteiten voor recreatie vergroten of verkleinen

Het belangrijkste hier is het vormen van recreatieve voorzieningen waar recreanten gewenst zijn, in dit geval verder van de beschermde natuur. Door op bepaalde gebieden het aanbod te versterken worden andere meer kwetsbare gebieden ontzien.
Het bebouwde deel van Wormerland is op heden nog beperkt in zijn kleinschalige recreatieve aanbod. Wandelpaden, parken, losloopplaatsen voor honden, picknick en barbecueplaatsen en “hubs” (Een 'knooppunt' waar diverse bewegwijzerde en onbewegwijzerde fiets- en wandelroutes samenkomen) zijn opties die ontwikkeld kunnen worden binnen de bebouwde omgeving om recreanten weg te lokken van de beschermde natuur.

5. Compensatie van bewoners

Het betrekken van bewoners bij de ontwikkeling van recreatieve voorzieningen is belangrijk. Zij zijn dan ook medegebruikers van de recreatieve en toeristische voorzieningen. Samen kan bekeken worden welke andere compenserende maatregelen, activiteiten en voorzieningen ontwikkeld zou kunnen worden voor de toenemende recreatieve druk. Agrariërs zouden de optie kunnen krijgen een deel van hun land om te vormen tot natuur en ten compensatie zouden zij een nieuwe recreatieve activiteit kunnen realiseren zoals een Bed & Breakfast waar zij alternatieve inkomsten uit kunnen halen. Initiatieven van recreatieondernemers en maatschappelijke organisaties vragen om een afgewogen planologische inpassing door gemeenten en eventueel ook de provincie.

UITVOERINGSPROGRAMMA 2022-2028

NR	Speerpunten en acties	Toelichting	Initiatiefnemer	Partner(s)	Termijn	Kostenraming	Bijdragen extern	Dekking
Ontwikkelpijler 1: Beleef het landschap Wormerland								
1.0	**Ontwikkeling beleid**							
1.0.1	Opstellen omgevingsvisie Wormerland		Gemeente		kort	170.000		Budget omgevingsvisie
1.0.2	Opstellen van regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland	Een aantrekkelijk dorpscentrum trekt bezoekers aan en nodigt u	ZaWa	ondernemers	kort		25.000	Regiobudget
1.0.3	Opstellen uitgangspunten kort verblijf camperplekken	Voorzien van beleid in stijgende behoefte aan camperplaatsen (i	Gemeente	HHNK, agrariers, campi	midden			Ureninzet
1.0.4	Opstellen beleid AirBnB	Voor de coronacrisis was een stijging te zien in het verhuren van	Gemeente		kort-midden			Ureninzet
1.0.5	Opstellen gebiedsvisie Neck-Zuid (Kom A7)	Visie voor Neck-Zuid is nodig om richting te geven voor ontwikke	Gemeente		kort	30.000		Budget omgevingsvisie
1.1 Toegankelijker maken van Wormerland voor fietsers en wandelaars								
1.1.1	Fietskaart 'rondje Wormerland' vanaf Zaanse Schans	Bezoekers Zaanse Schans die een rondje willen fietsen, richting Worm	Gemeente	SMZ, fietsverhuur, Zaan	kort	1.000	pm	Exploitatie
1.1.2	Actualisatie monumentale route incl toevoegen QR-codes	De monumentale route is nog niet gedigitaliseerd en daardoor onvind	Gemeente	SMZ, Historische vereni	kort	22.500	pm	Investering
1.1.3	Bestaande fiets/wandelroutes digitaal vindbaar	Digitale ontsluiting van de fiets en wandelroutes door/in Wormerland	SMZ	Gemeente, Historische v	kort-midden			Contract SMZ
1.1.4	Ontwikkelen van virtuele tours Wormerland	Inspiratie bieden met filmpjes over Wormerland om bezoekers aan te	Gemeente	SMZ	midden	pm		Exploitatie
1.1.5	Onderzoek naar verruiming openstelling laarzenpad Wormer	Het laarzenpad is slechts 3 maanden opengesteld voor wandelaars. Ee	Gemeente	Natuurmonumenten, ag	kort			Ureninzet
1.1.6	Onderzoek mogelijkheden wandel (laarzen)paden bij Jisp, Oostknollendam,	Er is behoefte bij inwoners om rond hun dorp ommetjes te maken.	Gemeente	RNH, natuurmonumente	midden-lang			Ureninzet
1.2 Verbeteren van de basisfaciliteiten								
1.2.1	Op orde brengen van openbare voorzieningen	versterken (bestaande) doorkijkjes, bankjes, afvalbakken, rust- picknickplekken, uitzichtpu						
	Inventarisatie huidige en gewenste openbare voorzieningen		Gemeente		kort			Ureninzet
	Verbeteren en Inrichten van diverse rust-picknickplekken		Gemeente	RTW	kort	71.250	pm	Investering
	Inrichten van schuilplekken		Gemeente	RTW	kort-midden	30.000	pm	Investering Pluspakket
	Afspraken over onderhoud en beheer van de rust-picknickplekken buitengebi	i	Gemeente	RTW	kort			Ureninzet
1.2.2	Stimuleren oplaadplekken (voor elektrische fietsen) bij horeca/toeristisch aa	Gebruik van e-bikes neemt sterkt toe, daarmee ook de behoefte om o	Gemeente	ondernemers, stakehol	kort-midden	2000 pj		Ureninzet
1.2.3	Onderzoek naar en evt. uitvoering geven aan actuele bewegwijzering	Met goede bewegwijzering is Wormerland herkenbaar en goed vindba	Gemeente	ANWB, RTW	kort	10.000		Exploitatie
1.2.4	Ruimte geven aan smart-mobility initiatieven, meekoppelkansen benutten	De ontwikkelingen voor deelauto's/fietsen bieden mogelijkheden om	Vervoerregio / mark	gemeenten ZaWa, RNH	continu			Ureninzet
1.2.5	Meeliften op verbetering/uitbreiding van fiets- infrastructuur	Toenemend aantal (elektrisch) fietsen vraagt om aanpassingen aan en	Vervoerregio	gemeenten ZaWa	continu			Ureninzet
1.3 Vergroten en verbreden van het recreatieve aanbod								
1.3.1	Versterken verbinding met (bestaande) evenementen		Gemeente		continu	1.000 pj		Exploitatie Pluspakket
	Open Monunumentendagen		Gemeente	diverse partijen			pm	cultuur
	Ronde van Noord-Holland (start of eindpunt)		extern				pm	sport
	Molendagen		extern				pm	Contract SMZ
	Veldexpo / Door 't Lint / Ifiks		extern				pm	cultuur
	Kunstbezit Wormerland		Gemeente				pm	cultuur
1.3.2	Productontwikkeling(en) Ode aan het Landschap 2021-2022	NBTC zet 2021-2022 het landschap als themajaar centraal. Regionaal	SMZ	WL, OZ, Za, Landsmeer,	kort	6.000	20.000	Exploitatie / Regiobudget
	Project Fluisterende Molens - weidemolens		PNH, ZaWa	BTLH, SMZ, SBB, TW				
	Organiseren foto-landschapswedstrijd		ZaWa	BTLH, SMZ, SBB, TW				
	Toevoegen van schilderijlijsten in het landschap aan cultuurroute		ZaWa	BTLH, SMZ, SBB, TW				
	Inventariseren en uitvergroten Boerenlandpaden		ZaWa	BTLH, SMZ, SBB, TW				
1.3.3	Versterken samenwerking stakeholders Zaans Museum, Zaanse Schans, Zaar	Productontwikkeling i.c.m. aanbod Zaans Museum, Zaanse Schar	Gemeente	ZST, Zaanse Schans, Za	continu			Ureninzet
1.3.4	Stimuleren activiteiten, evenementen, arrangementen, routes	Erfgoed-landschapbeleving voor diverse doelgroepen. Inspiratie uit ve	Gemeente/SMZ	marktpartijen, historisc	continu	1.000 pj	pm	Exploitatie / Contract SMZ

NR	Speerpunten en acties	Toelichting	Initiatiefnemer	Partner(s)	Termijn	Kostenraming	Bijdragen extern	Dekking
1.3.5	Opzetten tijdelijke plasdras broedgebied naast Kerkepad/Engewormerringdi	Induatie t.b.v. de weidevogels. Plaatsen van informatiebord.	Gemeente	agrariërs, Natuurmonun	kort			Ureninzet
1.3.6	Opzetten kleinschalig fonds gericht op omvormen grasland naar bloemenwe	moet die hier? Afstemmen met Mark en Financien. Evt opnemen alle	Gemeente			2.000 pj		Exploitatie Pluspakket
1.3.7	Stimuleren aanbod kleinschalige overnachtingsaccommodaties	Toevoegen van kwaliteit en uniek verblijfsaanbod stimuleert bezoeker	Gemeente	Ondernemers, stakehol	continu			Ureninzet
1.3.8	Onderzoeken aankoop en recreatieve mogelijkheden 'De Trickel'	De Trickel ligt naast De Poelboerderij en is bezoekkbaar veenweideget	Gemeente, Poelboe	NN, stakeholders?	kort-midden			Ureninzet
1.3.9	Onderzoeken aankoop beschuitsoven Jisp	De beschuitsoven is uit 17e eeuw en nog volledig intact. De oven hoor	Gemeente	Historische vereniging, s	kort-midden			Ureninzet
1.3.10	Onderzoeken mogelijkheden van kleinschalig vakantiepark/glamping	Met een kleinschalig vakantiepark verblijven bezoekers (langer) in Wo	Gemeente		midden-lang	pm	pm	Ureninzet
1.3.11	Onderzoeken ontwikkeling 'onderwater-belevingstunnel'	Wijdewormer ligt 4 meter onder ANP. Dit gevoel zichtbaar maken in '	Gemeente	Vervoerregio	midden-lang	pm	pm	Ureninzet
1.3.12	Onderzoeken ontwikkeling beleefbaarheid Buurtschap Bartelsluis	Bartelsluisbuurt biedt interessant erfgoed. Hoe is dit beleefbaar te ma	Gemeente	buurtbewoners	midden-lang	pm	pm	Ureninzet
1.3.13	Aanhaken op ontwikkelingen Kom A7	Benutten van recreatieve kansen bij herontwikkeling van dit gebied	Gemeente	Purmerend, ontwikkela	midden-lang	pm	pm	Ureninzet
Ontwikkelpijler 2: Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld								
2.0	**Overkoepelend beleid**							
2.0.1	Opstellen uitgangspunten verbijf waterrecreanten	I.s.m. Zaanstad uitgangspunten opstellen over aanmeren en ligduur o	Gemeente	ZST	midden			Ureninzet
2.1	**Faciliteiten langs/op het water zijn op orde**	Bevorderen stille en duurzame waterrecreatie						
2.1.1	Inventarisatie en onderzoek mogelijkheden faciliteiten Zaanoever/Noordhol	De recreatieve mogelijkheden zijn nog beperkt langs de oevers van de						
	Verbeteren zichtbaarheid/toegankelijkheid bestaande aanlegsteiger(s) (ook met groen)		Gemeente		kort	5.000		Exploitatie / Budget OW
	Nieuwe aanlegsteigers langs de Zaan (incl 1 voor riviercruisevaart)		Gemeente	ZST, PNH, HHNK, RTW	midden-lang	264.000		Investering Pluspakket
	Koppelen steigers aan beschoeiingsvervangingsprogramma (MIP)		Gemeente		kort	pm		Budget OW
	Ontwikkeling van kleinschalige haven		Gemeente	Stakeholders, ZST, PNH,	midden-lang	pm		
	Onderzoek en evt ontwikkeling van chillplek Zaan		Gemeente	Stakeholders, PNH, HHN	midden-lang	pm		
	Onderzoek kansen nieuwe recreatieve functies gebied "De Poel"		Gemeente	Stakeholders, PNH, HHN	midden-lang	pm		
2.1.2	Verbeterplan recreatieve voorzieningen WJV met o.a.	Bevorderen van dagwaterrecreatie op gemeente-eilanden in het Wormer- en Jisperveld						
	Subsidieaanvragen provincie NH		Gemeente	PNH, TW, RNH	kort			Ureninzet
	Aanlegsteigers bij alle gemeente-eilandjes		Gemeente	PNH, TW, RNH	kort	30.000	bijdragen PNH, RTW	Investering
	Vernieuwen voorzieningen op gemeente-eilandjes		Gemeente	TW, RNH	kort	20.000	bijdragen PNH, RTW	Investering
	Informatieborden op de eilandjes		Gemeente	NM, Poelboerderij, SMZ	kort	7.500	bijdragen PNH, RTW	Investering
	Diverse aanlegplaatsen koppelen als Landvasten - sloepenroute		RNH	Gemeente, PNH	kort-midden		bijdragen PNH, RTW	Ureninzet
	Realisatie van zwemvlot in de Poel / Zwet		Gemeente	PNH, TW, RNH, Poelboe	kort	9.000	bijdragen PNH, RTW	Investering Pluspakket
	Verbeteren surfstrandje bij de rietgors, evt met chillplek		Gemeente		midden-lang	pm		
2.1.3	Onderzoeken plek voor aanleg 3e botenhelling	Is er behoefte aan een 2e botenhelling in Wormerland, mogelijk aan d	RTW	Gemeente, PNH	midden			Ureninzet
	bij geschikte plek - realisatie van 3e botenhelling in WL				midden-lang	pm	pm	
2.1.4	Aanhaken op actiepunten (groen)structuurvisie	Bomen, planten en bloemen dragen bij aan een aantrekkelijke verblijf	Gemeente		continu			Ureninzet
2.1.5	Meeliften nieuwe faciliteiten met uitvoeringsprogramma OW	Benutten van recreatieve kansen, denk aan kunstwerken, steigers etc	Gemeente		continu			Ureninzet
2.2	**Optimaliseren van de regionale aquapunctuur**							
2.2.1	Opstelllen visie en kansen/knelpunten waterrecreatie Zaanstreek-Waterland	Met een regionale visie wordt in Zaanstreek-Waterland gezamenlijke a	Regio ZaWa	RTW, PNH, HHNK, onde	kort		20.000	Regiobudget
2.2.2	Plan van aanpak waterrecreatie Zaanstreek-Waterland		Regio ZaWa	RTW, PNH, HHNK, NM, c	kort	2.000 pj	35.000	Exploitatie / Regiobudget
	Ontwikkelen nieuwe sloepenroutes		RNH, regio ZaWa		midden		pm	RNH
	Informatie toevoegen aan bestaande app Waterwegen		Gemeente	regio ZaWa, RNH	kort-midden			Ureninzet
	Beheer en bediening Engewormerbrug (Waterkaart)		HHNK	PNH, vrijwilligers	kort		pm	HHNK
	Bevorderen en bewustwording duurzame waterrecreatie		gemeente	regio ZaWa, RNH, PNH	continu		subsidie vinden	Ureninzet

NR	Speerpunten en acties	Toelichting	Initiatiefnemer	Partner(s)	Termijn	Kostenraming	Bijdragen extern	Dekking
	Onderzoek behoefte aan elektrische oplaadpunten e-boats		RTW	regio ZaWa, RNH, PNH	midden-lang	pm	pm	
	Knelpunten oplossen voor vaarrondje Wormer		gemeente	RTW, PNH	midden-lang	pm	pm	
	Co-financiering regionale projecten ZaWa		gemeente	regio ZaWa, RNH, PNH	kort-midden	20.000		Investering Pluspakket
2.2.3	Beheer en onderhoud steigers, aanlegplekken in het veld, informatieborden	Heldere afspraken maken over het beheer en onderhoud van de voor	Gemeente, RTW	HHNK, NM	kort-midden	pm	pm	Exploitatie / RTW
2.2.4	Onderzoek financiering aankoop en restauratie Bartelsluis (3e verbinding Zaan/WJV)		Gemeente	HHNK, PNH	kort-midden	pm	pm	
	na herstel: onderzoek naar mogelijkheid overtoom bij Bartelsluis				lang	pm	pm	
2.2.5	Blijvend aandacht vragen doorvaarbaarheid vaarwegen en WJV		Gemeente	HHNK	continu			Ureninzet
2.3	**Waterrecreanten breed en divers informeren**	Bevorderen stille en duurzame waterrecreatie						
2.3.1	Vernieuwen kanoroutekaart WJV	De huidige kanokaart is gedateerd. Impuls geven aan het kanoroutene	Gemeente	WormerWonen, Poelbo	kort	500	WormerWonen	Exploitatie
	Additioneel plaatsen van kanoroutenetwerk informatiebord(en)	Extra aandacht en impuls voor het kanoroutenetwerk in het Wormer-	Gemeente	WormerWonen, Poelbo	kort	2.000	WormerWonen	Exploitatie
2.3.2	Plaatsen informatieborden langs Zaan/Noordhollandsch Kanaal over het WJ	Waterrecreanten stimuleren tot langer verbijf of frequenter bezoek	Gemeente	SMZ, NM, Poelboerderij	kort-midden	investering	Bijdrage PHN, RTW	Investering Pluspakket
2.3.3	Versterken beleving industrieel en cultureel erfgoed vanaf het water	Waterrecreaten informeren en inspireren over het erfgoed en daarme	Gemeente	regio ZaWa, hist verenig	kort-midden	1000 pj	pm	Exploitatie
	Hoe? Bijv app voor waterrecreanten over erfgoed/historie							
2.3.4	Inventarisatie (digitale) Informatievoorziening waterrecreanten	Er zijn diverse doelgroepen waterrecreatie. Onduidelijk is op welke wi	Regio ZaWa	SMZ, BTLH, RTW, NM	kort-midden		pm	Regiobudget
2.4	**Ontwikkelen van diversiteit aanbod waterrecreatie**	Bevorderen stille en duurzame waterrecreatie						
2.4.1	Stimuleren delen / verhuur (fluister)boten/sloepen (smart mobility)	We willen stille en duurzame waterrecreatie bevorderen, zodat de kw	Gemeente	Ondernemers, overhede	continu			Ureninzet
	bijv. informatie geven over deelapps							
2.4.2	Stimuleren samenwerking ondernemers/organisaties productontwikkeling	Voor de doelgroep "sloepen/kleine motorbootjes" is arrangementont	Gemeente	SMZ, BTLH, regio ZaWa,	continu			Ureninzet
Ontwikkelpijler 3: Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig		Uitdragen van de rijke historie						
3.0	**Overkoepelend beleid**							
3.0.1	Vervolgstappen Ontwikkelvisie Zaanoever met bijvoorbeeld:		Gemeente		kort-midden			
	Beeldkwaliteitsplan Zaanoever		Gemeente	divere stakeholders, ont	kort	x		x
	Notitie woonschepen / ligplaatsen Zaanoever		Gemeente		kort-midden	x		x
3.1	**Zaanoever versterken tot aangenaam verblijfsgebied**	Stimuleren (herhaal)bezoek en (langer) verblijf in Wormerland						
3.1.1	Grip op nieuwe initiatieven bijv door:							
	opstellen notitie / toetsingskader obv emotionele drijfveren Zaanoever		Gemeente		kort	5.000		Exploitatie
3.1.2	Opstellen en uitvoeren van gezamenlijke ontwikkelpunten met Zaanstad:		Gemeente, ZST		kort			Ureninzet
	Opzetten overleg- en samenwerkingsstructuur gemeenten Zaanstad-Worme	Intensiveren en structureren van de samenwerking door het oprichter	Gemeente, ZST		kort			Ureninzet
	Oprichten werkgroep Zaanbocht-Zaanoever	Periodiek met ondernemers rond de tafel voor afstemming over het g	Gemeente, ZST	ondernemers, stakehol	kort			Ureninzet
	Afspraken over eenduidige inrichting openbare ruimte	Creëren van eenheid door herkenbare en waar mogelijk uniforme uits	Gemeente	ZST	kort-midden			Ureninzet
	Realiseren wandelcircuit Zaanbocht-Zaanoever door:							
	onderzoeken mogelijkheden voet/fietsveer	In hoeverre is het mogelijk om de voetgangers- en fietsveer terug te b	Gemeente, ZST	ondernemers, stakehol	kort-midden	3.000	pm	Exploitatie
	onderzoeken van aanvullende behoeften	welke behoeften leven er bij ondernemers en bezoekers om het gebie	Gemeente, ZST	ondernemers, stakehol	midden-lang	pm	pm	
3.1.3	Benutten van meekoppelkansen uit ontwikkelvisie Zaanoever en initiatieven				kort-midden-lang	ureninzet		Over-begroting
	bijvoorbeeld:							
	herinrichting / revitalisering Veerdijk ivm aansluiting Zaanbrug	De Veerdijk wordt aangeheeld met de nieuwe Zaanbrug. Dit biedt kan	Gemeente	ZST, PNH	kort			Ureninzet
	ontwikkeling pleisterplaatsen en/of steigers langs Veerdijk	De beleving van de Zaan optimalisereb door verblijfplaatsen toe te voe	Gemeente	ZST, PNH	midden			Ureninzet
	op orde brengen van faciliteiten in de openbare ruimte zoals groen, bankjes, prullenbakken, sfeer(verlichting) incl onderhoud en (afval)beheer.		Gemeente		kort-midden			Ureninzet

NR	Speerpunten en acties	Toelichting	Initiatiefnemer	Partner(s)	Termijn	Kostenraming	Bijdragen extern	Dekking
	realiseren van parkpaviljoen bij Zaandriehoek	Woningbouwontwikkeling versterken met recreatieve voorzieningen i	Gemeente		midden-lang			Ureninzet
3.1.4	Inzetten Toren van Wormer als landmark entree Zaanoevergebied	De Toren van Wormer is van verre zichtbaar en kan versterkt worden	Gemeente	Cellnext telecom, omwo	midden-lang			Ureninzet
3.2	**Vergroten beleving aan het water**							
3.2.1	Ontwikkelen verhaallijn(en) Zaanbocht-Zaanoever	verbindtenis van de 2 gebieden, het historische verhaal achter de Zaa	Gemeente	ZST, SMZ, ondernemers	kort	2.000	pm	Exploitatie
3.2.2	Uitdragen en beleefbaar maken van de verhalen over rijst, cacao, papier	Erfgoed zichtbaar maken in de tijd van nu.	Gemeente	ZST, SMZ, ondernemers	kort	2.000	pm	Exploitatie
	bijv. thematische wandelroutes							
3.2.3	Versterken erfgoedwand als entree van Wormer	De pakhuizenwand is een mooi en herkenbaar beeld dat sterker uitge	Gemeente	SMZ, ondernemers, hist	kort	4.000		Exploitatie
3.2.4	Stimuleren van recreatieve, culturele, educatieve activiteiten en divers horec	Reuring en levendigheid versterken de indentiteit van de Zaanoever	Gemeente	ZST, ondernemers, SMZ	continu			Ureninzet
3.2.5	Arrangementontwikkeling	Verbinden van ondernemers om nieuwe producten en arrangementer	Gemeente	ZST, ondernemers, Zaan	continu			Ureninzet
3.2.6	Duidelijke speelruimte creëren voor initiatieven met unieke verblijfsaccomm	Verkennen en zomogelijk oplossen van knelpunten	Gemeente		kort-midden			Ureninzet
3.2.7	Onderzoeken inzet van (kleinschalige) festivals en evenementen	Festivals en evenementen versterken de identiteit Zaanbocht-Zaanoev	Gemeente	ZST, ondernemers, SMZ	kort-midden			Ureninzet
	Bijv deelname Sail 2025 - Bruine Vloot							
3.3	**Verbeteren van de toegankelijkheid en gastvrijheid**							
3.3.1	Vernieuwen Zaanbrug	Door de vervanging wordt de brug veiliger voor fietsers en voetganger	PNH	ZSt / WL	kort			Begroting WL
3.3.2	Aantrekken van bezoekers en verlengen van verblijfsduur door:							
	verbinden met project Buitenpoort NS Wormerveer	onderzoeken op welke wijze het unieke buitengebied in het verhaal va	Gemeente	PNH, Zaanstad, onderne	kort-midden	ureninzet		Ureninzet
	benutten kansen Zaanferry - hop on hop off / erfgoedbeleving	De Zaanferry sterker positioneren, Zaanbocht-Zaanoever als aantrekke	Zaanstad	Zaanferry, Gemeente, S	kort	1.500	pm	Exploitatie Pluspakket
	toeleiden van bezoekers Zaanse Schans naar Zaanoevergebied via fiets / OV / rederijen / Zaanferry		Zaanstad	Gemeente, Zaanse Scha	kort-midden	1.500	pm	Exploitatie
3.3.3	Onderzoeken en ontwikkelen informatievoorziening ter plaatse							
	inzet ambassadeurs/hosts voor informatie en gastvrijheid	Inwoners weten als geen ander de verhalen van de streek over te bren	Gemeente	ZST, historische verenig	midden			Ureninzet
	optimaliseren bewegwijzering	Met goede bewegwijzering is het gebied herkenbaar	Gemeente	ZST, Anwb, Fietsersbond	kort-midden	12.000		Investering
	(digitale) informatievoorziening	Ter inspiratie van bezoekers en ze te gidsen door het gebied (ook geric	Gemeente	ZST, SMZ	kort	1.000		Exploitatie Pluspakket
	wandelkaart/folder Zaanbocht-Zaanoever	Ter inspiratie van bezoekers en ze te gidsen door het gebied (ook geric	SMZ	ZSt / WL	kort	500	pm	Exploitatie
4. Marketing en promotie van Wormerland								
4.1	**Versterken van de recreatief/toeristische identiteit Wormerland**							
4.1.1	Structureel samenwerken met DMO (SMZ)	Een DMO zorgt voor marketing en promotie van de streek. Bezoeker z	Gemeente	SMZ	continu	7.500 pj		Exploitatie
4.1.2	Bevorderen online-zichtbaarheid		Gemeente	SMZ	continu	2.500 pj		Exploitatie
4.1.3	Toevoegen van verhaallijnen uit andere beleidsterreinen		Gemeente	SMZ	continu	ureninzet		Ureninzet
	Bijv. bewustwording landschap / duurzaamheid / waterbeheer / weidevogels							
4.1.4	Ontwikkelen van Wormerlandse communicatiehuisstijl binnen "Zaans"	Wormerland heeft eigen identiteit wat uitgedragen mag worden	Gemeente	SMZ	kort	8.000		Exploitatie
4.1.5	Deelnemen in diverse promotionele acties	Wormerland laten aanhaken bij campagnes en promoties	Gemeente	SMZ, BTLH	kort	2.000 pj		Exploitatie
4.1.6	Landschap Wormerland virtueel te zien en digitaal te beleven	Inzetten van camera op de Toren van Wormer	Gemeente	Cellnext telecom	midden	27.500		Investering Pluspakket
4.2	**Op orde brengen van de Informatievoorziening**							
4.2.1	Onderzoek naar behoefte (fysieke) informatievoorziening (bijv VVV-punt)	VVV-punt in reisbureau Apollo is gestopt. Is een andere fysieke voorzie	Gemeente	SMZ, Poelboerderij, ond	kort-midden	5.000		Exploitatie Pluspakket
4.2.2	Koppelen en actualiseren van evenementen, activiteiten, cultuur op Zaans.n	De toeristische website moet een compleet en actueel aanbod weerge	SMZ	Gemeente	continu			Contract SMZ
4.2.3	Jaarlijks actualiseren toeristische informatie voor online-kanalen	Online informatie moet up to date zijn	SMZ	Gemeente	continu			Contract SMZ
4.3	**Stimuleren van samenwerkingsverbanden ten behoeve van opgaven voor toerisme**							

NR	Speerpunten en acties	Toelichting	Initiatiefnemer	Partner(s)	Termijn	Kostenraming	Bijdragen extern	Dekking
4.3.1	Aandacht voor gezamenlijke regionale marketing en promotie	De bezoeker inspireren en stimuleren tot bezoek Zaanstreek-Waterlar	SMZ		continu			Contract SMZ
4.3.2	Deelname aan diverse werkgroepen en samenwerkingsverbanden lokaal, reg	Gericht op kennisdeling en samenwerking met en binnen de MRA	Gemeente		continu			Ureninzet
4.3.3	Benutten kansen spreiden bezoekers (programma ABHZ / cycleseeing)	Amsterdam Bezoeken, Holland Zien is gericht op het spreiden van bez	A&P	MRA	kort-midden			Ureninzet
4.3.4	Actief communiceren met (toeristische) ondernemers en stakeholders over t	Creëren van draagvlak voor beleid en uitvoering, stimuleren van nieuv	Gemeente, SMZ		continu			Ureninzet

Gemeente Wormerland

NOTA

Recreatie & Toerisme

Wormerland 2020-2028

Ontdek het landschap, de verhalen en de parels

Beleidsmatig kader voor recreatie en toerisme:

Gemeente Wormerland

- Collegeprogramma Gemeente Wormerland 2018-2022, Voor elkaar
- Structuurvisie Wormerland (2025)
- Ontwikkelvisie Zaanoever Wormer (2019)
- Groenstructuurvisie Wormerland 2027
- Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan Wormerland (2008-2015)
- Grondbeleid (2008)
- Woonvisie 2017-2025
- Evenementenbeleid Wormerland (2017)
- Bed & Breakfast Wormerland (2017)
- Uitvoeringsbeleid Jaarlijks terugkerende evenementen Wormerland (2015)
- Beleidsnota agrarische bebouwing Wormerland (2010)
- Gezondheidsnota “Gezondheid Telt! In Wormerland”

Regionaal

- Economische Visie & Agenda Zaanstreek-Waterland 2018-2022
- Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025

Provinciaal

- Provinciale visie waterrecreatie 2030
- Provinciale ruimtelijke verordening
- (Omgevingsverordening NH 2020)
- Provinciaal en regionaal woonbeleid
- Provinciale bufferzone Amsterdam-Purmerend

Landelijk

- Perspectief Bestemming Nederland 2030 (NBTC 2018)
- Natuurregelgeving – Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

Ontdek het landschap, de verhalen en de parels

Met gepaste trots schrijf ik het voorwoord van de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028. Het document schetst de contouren van toerisme en recreatie in Wormerland voor de komende jaren en ik hoop dat u, net als ik een positief beeld zult hebben van de manier waarop we bezoekers kennis willen laten maken met onze prachtige en historische omgeving.

Kleinschaligheid staat daarbij voorop. Dat is de conclusie uit participatiesessies met inwoners en de contactcommissies. Wij willen wel reuring, maar met respect voor inwoners, natuur en leefomgeving. We verwelkomen graag bezoekers om de Zaan en Zaanwand, het veenweidegebied, de molens en de droogmakerijen wandelend, fietsend of varend te ontdekken. Deze ontdekkingstocht wordt ondersteund door verhalen uit de geschiedenis en het heden.

We willen dat bezoekers verrast worden door onze prachtige omgeving en boeiende geschiedenis en willen ondernemende, culturele of sportieve initiatieven die daar verder aan bijdragen stimuleren.

De nota die nu voor u ligt beschrijft de kansen, de parels en drie ontwikkelpijlers voor de komende jaren. Ik hoop dat we met gezamenlijke inzet Wormerland nog aantrekkelijker maken om in te wonen, te werken én te recreëren. Zodat bezoekers niet alleen naar onze mooie gemeente komen, maar er ook langer willen verblijven.

Jeroen Schalkwijk, portefeuillehouder
Recreatie & Toersime

Inhoud

Samenvatting 6

Hoofdstuk 1
Inleiding
1.1 Aanleiding 9
1.2 Doel van de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028 10
1.3 Totstandkoming van de visie, koers en participatie 10
1.4 Beleidsmatige context van de recreatieve en toeristische koers 10
1.5 Samenwerking in de regio Zaanstreek-Waterland 10
1.l Leeswijzer 11

Hoofdstuk 2
Visie, ambitie en kernwaarden Wormerland
2.1 Visie: ‘de groene parel in een stedelijke omgeving’ 13
2.2 Ambitie: ‘verbinden van een divers landschap met de rijke cultuurhistorie’ 13
2.3 Kernwaarden: de Zaan, divers landschap en rijke cultuurhistorie 14

Hoofdstuk 3
Geschiedenis en karakter van Wormerland
3.1 Wormer: bedrijvigheid aan de Zaan 17
3.2 Jisp: ooit bijna hoofdstad van Nederland 18
3.3 Wijdewormer-Neck: van zoetwatermeer tot polder 19
3.4 Oostknollendam: voormalig vissersdorp aan de Zaan 19
3.5 Spijkerboor: buurtschap van kanaalgravers 19
3.6 Conclusie geschiedenis en karakter van Wormerland 19

Hoofdstuk 4
Aanbod en vraag in Wormerland
4.1 Parels van Wormerland: beeldbepalende iconen 21
4.2 Werkgelegenheid in de recreatieve-toeristische sector 21
4.3 Horeca-aanbod in Wormerland 21
4.4 Waterrecreatie 22
4.5 Fiets & wandelvoorzieningen 22
4.5 Natuur, cultuur en evenementen 23
4.6 Bereikbaarheid en winkelvoorzieningen van Wormerland 23
4.7 Bezoekerspotentieel 24
4.8 Bezoekersprofiel; regiorecreatie, dagjes-mensen, individuele reizigers 24
4.9 Conclusie: beperkt recreatief aanbod en kansrijke doelgroepen 25

Hoofdstuk 5
Recreatieve en toeristische koers naar 2028
5.1 Ontwikkelpijler ‘Beleef het landschap Wormerland’ 28
5.2 Ontwikkelpijler ‘Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld’ 30
5.3 Ontwikkelpijler ‘Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig’ 32
5.4 Marketing en promotie van Wormerland 34
5.5 Samen sterker: de koers is vooruit 34
5.6 Het hoe? Rol en taken gemeente 36
5.7 Tot slot 37

Bijlagen
1. Bronvermelding 38
2. Stakeholdersanalyse en participatietraject 40
3. Trends en ontwikkelingen 41
4. Toelichting op beleidsmatige context van de Nota Recreatie & Toerisme 2020-2028 45
5. Confrontatiematrix Wormerland 50
6. Marktpotentieel voor aanbieders in Wormerland 51

© Pieter Struiksma

Samenvatting

Toerisme in Nederland en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit sterk. Jaarlijks neemt het aantal binnenlandse en buitenlandse bezoekers toe. Tegelijkertijd stijgt het aantal inwoners in Nederland en de MRA en daarmee de behoefte aan ruimte om te recreëren. Vooralsnog is de bekendheid over de recreatieve mogelijkheden in Wormerland beperkt. De beschikbaarheid van water, bijzonder landschap en een rijke cultuurhistorie maakt Wormerland aantrekkelijk om te ontdekken.

Met het opstellen van een nota over recreatie en toerisme wil gemeente Wormerland visie en richting geven aan de ambities om jaarlijks meer bezoekers te ontvangen die langer verblijven en regelmatig terugkeren. Hierbij wordt de balans goed bewaakt tussen de leefbaarheid voor inwoners en de levendigheid en economische kansen die bezoekers meebrengen. In verschillende participatiebijeenkomsten zijn inwoners, ondernemers, natuur-, culturele- en maatschappelijke organisaties betrokken. Hun actieve inbreng is verwerkt in de koers en de ontwikkelrichtingen.

Wormerland is de groene parel binnen de stedelijke omgeving van de Metropoolregio Amsterdam. Wormerland is trots op haar ligging aan de Zaan, de rijke historie met verhalen over beschuitbakkers, walvisvaarders en industriecultuur en het vele groen en water. De dorpen Wormer, Jisp, Wijdewormer-Neck, Oostknollendam en Spijkerboor hebben een eigen bijzondere geschiedenis dat geïntegreerd uitgedragen zal worden in de identiteit van Wormerland. Deze identiteit wordt verder ontwikkeld en versterkt, daarbij staan de kernwaarden centraal:

- De Zaan en de Zaanoever
- Het diverse landschap
- Het cultuurhistorisch erfgoed

Wormerland richt zich met haar recreatieve en toeristische ambities op de inwoners uit de regio Zaanstreek-Waterland, de vaartoerist, de kwaliteitsbezoeker en de individueel reizende bezoeker die tijd willen maken om het landschap en cultuurgeschiedenis te ontdekken. Extra aandacht zal besteed worden aan fietsen, varen en wandelen. Het huidige aanbod voor recreatie en toerisme is nog beperkt.

Daarom zullen de komende jaren plannen uitgewerkt en geïmplementeerd over drie ontwikkelpijlers:

- Beleef het landschap Wormerland;
- Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld;
- Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig.

Het groene decor wordt opengesteld om fietsend, wandelend of varend te ontdekken en te ervaren. Het biedt rust in de hectische 24-uurs maatschappij. De Zaanoever wordt ontwikkeld tot een bruisend gebied met een mix van horeca, cultuur, foodbeleving, educatie en creatieve industrie. De dorpen blijven landelijk en vitaal. Nieuwe ontwikkelingen worden integraal met de regio Zaanstreek-Waterland aangepakt om meer werkgelegenheid te bieden en economische initiatieven aan te moedigen.

Samen met recreatieve en toeristische aanbieders wordt invulling gegeven aan de uitwerking van de plannen om bezoekers te trekken en terug te laten komen naar Wormerland. Gemeente Wormerland gaat een bijdrage leveren aan de toeristische marketing en promotie van de gemeente en de streek. Op die manier heeft gemeente Wormerland de touwtjes in eigen handen en voert zo zelf de regie over de marketingstrategie: voor wie willen we wat aanbieden en op welke wijze.

De Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020 - 2028 geeft de koers aan voor de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van recreatie en toerisme. De nota zal integraal onderdeel worden van de nog op te stellen omgevingsvisie Wormerland. Hoe dat er in de Omgevingsvisie uit gaat zien, wordt door de gemeenteraad eind 2021 bepaald. Na de vaststelling van de nota door de raad worden de vergezichten en ontwikkelpijlers verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma en de daarmee gemoeide budgetten. Deze zal voor de zomer 2021 vervolgens ter vaststelling aan de raad worden aangeboden.

1

Inleiding

In de afgelopen decennia is veel ingezet op marketing en promotie om de toerist naar Nederland en Amsterdam te trekken. Inmiddels bezoeken bijna 19 miljoen mensen uit het buitenland ons land. De verwachting is dat het aantal bezoekers met 50% gaat groeien tot 29 miljoen mensen in 2030. Tevens gaan Nederlanders zelf 18,7 miljoen keer in Nederland op vakantie. De druk van toerisme op de hotspots Amsterdam, de Zaanse Schans en Edam-Volendam is groot en zal nog meer toenemen.

1.1

Aanleiding

Het spreiden van bezoekers over de regio is belangrijk voor de leefbaarheid in de hotspots: niet allemaal tegelijk en niet allemaal op één plek. Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) moet het toeristische gebied vergroot worden. Hier liggen kansen voor Wormerland.

Tegelijkertijd groeit de Nederlandse bevolking en daarmee ook een stijgende behoefte aan recreatief groen. De helft van de inwoners besteedt de vrije tijd binnen de eigen gemeente. De andere helft van de 330.000 inwoners uit Zaanstreek-Waterland recreëert dus buiten die eigen gemeente. Vooralsnog is de bekendheid over de recreatieve mogelijkheden in Wormerland beperkt. De beschikbaarheid van water, bijzonder landschap en een rijke cultuurhistorie maakt Wormerland aantrekkelijk om te ontdekken. Er liggen ook kansen in diverse segmenten die betrekking hebben op ‘bewust leven’. Er wordt meer nadruk gelegd op sport, gezondheid, leefstijl en de leefomgeving. Het recreatieve aanbod zal hier goed op moeten aansluiten.

Met de groei van bezoekers en inwoners is het belangrijk om als gemeente Wormerland een visie te hebben op recreatie en toerisme. Een visie die richting geeft en inspiratie biedt voor de uitvoering. Dit vertaalt zich in onderliggende Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028: een heldere koers om al het moois van Wormerland voor het voetlicht te brengen. Met deze nota wordt invulling gegeven aan het collegeprogramma ‘Voor elkaar’ 2018-2022 van de gemeente Wormerland én de motie inzake beleid toerisme die door Groen Links en D66 eind 2018 zijn ingediend.

1.2

Doel van de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028

In de Nota Recreatie & Toerisme staat de visie van de gemeente Wormerland op recreatie en toerisme beschreven. Het geeft richting aan de gewenste ontwikkelpijlers en biedt inspiratie op welke wijze daar invulling aan gegeven kan worden. Het maakt duidelijk wat Wormerland wil zijn voor haar inwoners en bezoekers. Het is echter geen vaste route, er kunnen meerdere wegen naar de gewenste ambities lopen. De koers is gericht op versterking en ontwikkeling van de sector recreatie en toerisme.

> "Reuring met respect voor inwoners, cultuur en natuur"

Voorwaarde is daarbij dat de gemeente aantrekkelijk wil blijven om er te wonen en te werken. De balans tussen enerzijds de leefbaarheid in de dorpen en anderzijds het verlevendigen door het aantrekken van bezoekers is daarbij essentieel. Met gerichte keuzes voor doelgroepen, aanbod en faciliteiten wordt sturing geven aan recreatie en toerisme en gezorgd voor regulering van bezoekersstromen. De Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028 zorgt voor verbinding en samenhang. Het laat tevens zien bij wie welke taken en verantwoordelijkheden liggen.

1.3

Totstandkoming van de visie, koers en participatie

De Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028 is mede ontstaan door het actief betrekken van meer dan 200 inwoners, ondernemers, belangengroepen en organisaties uit diverse sectoren uit de samenleving rond Wormerland. Voor het ophalen van informatie en input is mede gebruik gemaakt van de participatiesessies rondom de omgevingsvisie.
Ook is de gemeenteraad geconsulteerd en zijn bewoners tijdens de vergaderingen van de contactcommissies Jisp, Neck/Wijdewormer en Oostknollendam geïnformeerd en bevraagd. Daarbij viel op hoe groot de betrokkenheid is. In bijlage 2 staat de stakeholdersanalyse, de diverse contactmomenten en de opgehaalde informatie.
Tevens is op basis van kansen, trends en ontwikkelingen in de vrijetijdssector en andere relevante sectoren een analyse opgesteld (zie ook bijlage 5). De verzamelde informatie is samengebracht en verwerkt in drie ontwikkelpijlers voor recreatie en toerisme, die na vaststelling van deze nota verder uitgewerkt worden.

1.4

Beleidsmatige context van de recreatieve en toeristische koers

Gemeente Wormerland heeft in het verleden verschillende visies en nota's opgesteld die (onder andere) richtinggevend zijn voor de recreatieve en toeristische ontwikkeling in Wormerland.
Ook moet rekening gehouden worden dat de geschetste mogelijkheden en toekomstige ontwikkelingen in Wormerland in overeenstemming zijn met het geldend provinciaal en landelijk beleid.
In deze nota worden in de diverse hoofdstukken de meest relevante kaders weergegeven en toegepast. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar bijlage 4. Daar worden ook de belangrijkste regionale en landelijke agenda's vermeld.

1.5

Samenwerking in de regio Zaanstreek-Waterland

Wormerland maakt deel uit van de regio Zaanstreek-Waterland. In ons dagelijks werk zoeken we de samenwerking op vele beleidsterreinen met deze regio. Veel ontwikkelingen overstijgen namelijk de eigen gemeentegrenzen, waardoor gezamenlijk optrekken belangrijk is. Ook op het gebied van recreatie en toerisme zijn we onderdeel van de regio Zaanstreek-Waterland én de Metropool Regio Amsterdam (MRA). In dat licht is het relevant thema's die daar spelen te verwerken in deze nota.

In de strategische agenda toerisme MRA 2025 is spreiding van toerisme vanuit Amsterdam naar de regio inmiddels de belangrijkste doelstelling. Met de inzet van diverse maatregelen wil de gemeente

Meelmolen De Koker is in 1866 herbouwd en regelmatig open voor bezoek.

Amsterdam de druk op haar centrum reguleren. Ook zoekt de gemeente Amsterdam recreatieve ruimte voor haar eigen inwoners. Een belangrijk spreidingsmiddel is marketing via het programma Amsterdam Bezoeken Holland Zien (ABHZ). Het ABHZ richt zich op de buitenlandse bezoeker in Amsterdam, die wordt verleid om de regio's buiten Amsterdam te bezoeken door interessante plekken, attracties en activiteiten te koppelen aan het merk Amsterdam. Voorbeelden zijn Amsterdam beach, Amsterdam castles of Amsterdam wetlands.

De regio's zijn ingedeeld in themagebieden. Wormerland vormt samen met Zaanstad en de regio Waterland 'Old Holland'. De bezoeker krijgt hier een beeld van Nederland uit vroegere tijden met symbolen als molens, klompen en kaas. Komende jaren wordt het 'Old-Holland' thema verbreed door ook aandacht te besteden aan landschap, cultuur en erfgoed.

1.6

Leeswijzer

In de volgende vier hoofdstukken wordt de lezer meegenomen in de visie, koers en ontwikkelpijlers op het gebied van recreatie en toerisme in Wormerland. Hoofdstuk 2 beschrijft de visie, ambities en de kernwaarden. Dit zijn de belangrijkste uitgangspunten waaraan het beleid aan moet gaan voldoen. In hoofdstuk 3 wordt de lezer meegenomen in de geschiedenis en karakter van de dorpen van Wormerland. Gezamenlijk vormt dat de identiteit van gemeente Wormerland. Deze identiteit staat centraal in het verder uitdragen van alle toekomstige ontwikkelingen. Hoofdstuk 4 geeft het recreatieve en toeristische aanbod in Wormerland weer. Ook is het bezoekerspotentieel beschreven en de keuze voor de doelgroepen: het bezoekersprofiel.

Tot slot zijn in hoofdstuk 5 drie vergezichten geformuleerd die als ontwikkelpijlers in de toekomst verder uitgewerkt moeten worden. Het laat zien in welke richting Wormerland zich wilt ontwikkelen om bezoekers te trekken en hen te stimuleren langer te verblijven.

© Ed Zijp

2

Visie, ambitie en kernwaarden Wormerland

Wormerland is de groene parel binnen de stedelijke omgeving van de Metropoolregio Amsterdam. Natuur als buffer tussen stedelijkheid en het drukke leven. Kwaliteiten als veilig wonen, schonelucht, water en natuur zorgen dat Wormerland een aantrekkelijke gemeente is om te wonen, te recreëren en te bezoeken. De aanwezigheid van het veenweidegebied Wormer- en Jisperveld, de dorpslinten, de droogmakerij en het cultuurhistorisch erfgoed maakt Wormerland uniek in de Zaanstreek en schetst de charme van deze streek.

2.1

Visie: ‘de groene parel in een stedelijke omgeving’

Het contrast tussen het verstilde natuurgebied en de pakhuizenwand aan de Zaanoever is kenmerkend en buitengewoon. De vele historische verhalen over deze streek zijn het waard om verteld te worden en te ervaren. Wormerland leent zich uitstekend om langzaam via het land of het water te worden verkend. Het DNA van de dorpen Wormer, Jisp, Wijdewormer (Neck), Oostknollendam en Spijkerboor zijn verschillend en dragen allemaal op hun ‘eigen wijze’ bij aan de identiteit van Wormerland. Het uitdragen van de identiteit krijgt betekenis voor inwoners en bezoekers en levert daarmee een bijdrage aan de maatschappelijke opgaven.

> “Recreatie en toerisme bieden mooie kansen voor de economie en ondernemers in Wormerland.”
>
> Rob Berkhout, portefeuillehouder Economie

Samenvattend is de visie: het verder ontwikkelen en versterken van de recreatieve en toeristische identiteit van Wormerland als groene parel in de stedelijke omgeving.

2.2

Ambitie: ‘verbinden van een divers landschap met de rijke cultuurhistorie’

Wormerland is trots op haar rijke historie en het diverse landschap. Het groen om ons heen is bijzonder en biedt rust in een hectische 24-uurs maatschappij. De recreatieve en toeristische ambities van gemeente Wormerland sluiten hierop aan. Het groene decor wordt opengesteld om fietsend, wandelend of varend te ontdekken en te ervaren. De bezoeker voelt zich welkom door een gastvrije ontvangst. Steeds meer mensen willen recreëren in Wormerland, verblijven lang(er) in het gebied en komen regelmatig terug. Voorzieningen die bijdragen aan deze ambities worden gericht ingezet op duurzaamheid, digitale mogelijkheden en slimme mobiliteiten.

De Zaanoever wordt ontwikkeld tot een uniek en zichtbaar gebied, waar diverse functies zoals wonen, werken en recreëren met elkaar samengaan. De Zaanoever vormt dé schakel tussen de traditionele groene weide en het wereldse van pakhuizen met diverse stedelijke functies.

Beschikbare kennis van het veenweidegebied en het cultuurhistorisch erfgoed wordt uitdragen onder de inwoners, bij de buurgemeenten en geïnteresseerde bezoekers uit binnen- en buitenland. De dorpen blijven landelijk, levendig en vitaal, profiterend van de kansen die bezoekers meebrengen. De balans tussen inwoners, bedrijven en bezoekers is essentieel. Nieuwe ontwikkelingen worden integraal aangepakt, zowel binnen de gemeente als in samenwerking met de regio, om meer werkgelegenheid te bieden.

Samenvattend zijn de ambities voor recreatie en toerisme:

- Openstellen van het groen
- Uitdragen van de rijke historie
- Bewaken van de goede balans tussen de leefbaarheid voor inwoners en de levendigheid die bezoekers meenemen
- Integraal aanpakken van nieuwe ontwikkelingen (samenwerken binnen regio Zaanstreek-Waterland)
- Stimuleren van economische initiatieven en werkgelegenheid

Doel van deze ambities is om jaarlijks meer bezoekers te ontvangen die langer verblijven en regelmatig terugkeren.

2.3

Kernwaarden: de Zaan, divers landschap en rijke cultuurhistorie

In deze paragraaf beschrijven we de kernwaarden van Wormerland. Kernwaarden zijn kwalificaties die de identiteit en de kracht van Wormerland en de bewoners aangeven. Het totaalbeeld van de kernwaarden geeft een waardevol inzicht in de authentieke, unieke en onderscheidende eigenschappen van Wormerland en vormen samen de identiteit van Wormerland.

Het veenweidegebied is ruim 10.000 jaar geleden ontstaan en vanaf de 11e eeuw ontgonnen. De (lint)dorpen zijn in die tijd gebouwd, de voormalige meren als Wijde Wormer, Enge Wormer en Schaalsmeer zijn later in de 17e eeuw drooggelegd. De dorpen hebben een sterk verschillend karakter. De rijke geschiedenis kenmerkt zich door rivier De Zaan, het cultuurlandschap, het veenweidegebied, de droogmakerijen, de lintdorpen en de molens. De industrialisatie die de Zaanstreek in de 19e en 20e eeuw in haar greep kreeg, strekte zich uit over het aan de Zaan gelegen Wormer. De overige plaatsen hebben hun landelijke karakter weten te behouden.

Het huidige Wormer- en Jisperveld is een uniek brakwater veengebied. Het herinnert ons aan hoe de streek er tijdens de ontginning kan hebben uitgezien. De bijzondere waarde van het veenweidegebied komt tot uitdrukking in de aanwijzing tot Natura 2000 gebied, waar veel weidevogels hun leefgebied hebben. Het biedt een rijkdom aan ruimte, vergezichten, flora en fauna. Een fantastisch gebied om rust, ontspanning en plezier te ervaren als tegenhanger van de voortdurende hectische 24-uurs economie.

Het cultuurhistorisch landschap is karakteriserend voor de Zaanstreek; de pakhuizen (de Zaanwand), de monumentale gebouwen, de wegsloot in Jisp, de twee molens en de aanwezigheid van cacao- en rijstindustrie. Wormerland is trots op haar geschiedenis en verhalen. Ze zijn het waard om verteld en beleefd te worden.

Resumerend zijn de kernwaarden van Wormerland:

- De Zaan en de Zaanoever
- Het diverse landschap
- Het cultuurhistorisch erfgoed

3

Geschiedenis en karakter van Wormerland

Wormerland is bijzonder door de rust en de schoonheid van het landschap nabij de stedelijke omgeving van Purmerend, Zaanstad en Amsterdam. Er wonen iets meer dan 16.000 mensen in de gemeente Wormerland (2019), waarvan Wormer qua inwonertal het grootst is. De komende jaren groeit het inwoneraantal met 10%, door uitbreiding van het aantal woningen. Dit hoofdstuk beschrijft de dorpen van Wormerland: Wormer, Jisp, Wijdewormer/Neck, Oostknollendam en Spijkerboor. Het geeft inzicht in de specifieke kracht van de dorpen dat in de verdere uitwerking gebruikt wordt om bezoekers te trekken.

3.1

Wormer: bedrijvigheid aan de Zaan

Wormer was ooit een veeneiland tussen de meren. Rijke kooplieden uit Amsterdam hebben het gebied drooggelegd en langs de Dorpsstraat en het Oosteinde vestigden mensen zich om het land te bewerken. Het dorpslint Wormer vindt hier zijn oorsprong. De ringdijk en de drooglegginge maakten de bouw van de Bartelsluis en de Poelsluis noodzakelijk. In de laatste 150 jaar is het agrarische gebied getransformeerd tot een natuurgebied: een oer-Hollands landschap dat bestaat uit plassen, afgewisseld met bloemrijke veenweides, wuivende rietkragen en moerasbosjes.

Molens en scheepsbeschuit

In de middeleeuwen ontwikkelde Wormer zich tot een belangrijke handelsplaats in de regio. Rond 1620 waren er 150 beschuitbakkerijen in bedrijf. De Gouden Eeuw bracht Wormer veel welvaart. Vele tonnen scheepsbeschuiten werden gebakken en verkocht, wat ook leidde tot de bloei van andere industrieën. In de glorietijd stonden in Wormer 66 olie-, pel-, houtzaag-, meel- en papiermolens, waarvan alleen molen de Koker en de Neckermolen nog bestaan. Met de herbouw van de Beschuitstoren in 2018 heeft Wormerland een beeldbepalend gebouw gekregen. De oude toren had ooit een bijzondere functie: door het luiden van de klok wisten de beschuitbakkers dat hun ovens moesten worden gedoofd of aangestoken. De herbouwde toren toont de geschiedenis van de beschuitbakkers. Het past bij onze plannen en ideeën, waarin de eigen trots en identiteit in het verleden wordt gezocht.

De Beschuitstoren in Wormer

Kaart van gemeente Wormerland

De Zaanoever: meanderende rivier De Zaan met pakhuizen en industrie

De oevers van de Zaan verbinden het landschap en de stedelijke omgeving. Rond het begin van de 19e eeuw werden de vele molens langs de Zaan vervangen door industrie. Van wind naar stoom en van hout naar steen en beton. De Zaan was en is nog steeds essentieel voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van eindproducten. De bewerkte grondstoffen gaan de hele wereld over. De industrie aan de Zaan ontwikkelt zich al eeuwen en blijft innoveren en inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen op nationaal en internationaal niveau.

De overgebleven en herbouwde pakhuizen (de Zaanwand) met namen als Batavia, Java of Bassein, verwijzen naar die bloeiende tijd. De veerboten zijn vervangen door bruggen en de verbinding achter de Bartelsluis met De Poel is nagenoeg verdwenen, maar voor de rest is de infrastructuur ongewijzigd gebleven. Stapsgewijs zal de gemeente de komende twintig jaar vorm geven aan de realisatie van de ontwikkelvisie Zaanoever. Drie sleutelgebieden langs de Zaan staan centraal: Recreatieve Rust, Zaanse Zaken en Wormers Welkom.

3.2

Jisp: ooit bijna hoofdstad van Nederland

Jisp was rond 1200 al een vrij welvarend dorp. Het heeft destijds op de nominatie gestaan de hoofdstad van Nederland te worden. Het ligt bijna centraal in Noord-Holland en economisch gezien was dit gunstig. Van Amsterdam was nog geen sprake, dat kwam pas rond 1200 opzetten. Jisp is een lintdorp dat meeliftte op de welvarendheid van Wormer. Het dorp heeft een rijke historie door bijna twee eeuwen walvisvaart. Het bouwen van walvisschepen en de producten van de walvisvangst, zoals traan en baleinen zorgden voor werkgelegenheid. In de grond en sloten liggen nog altijd veel resten van de walvisvaart verborgen.

Het oude Raadhuis uit 1650 is bewaard gebleven en is een populaire trouwlocatie. Op zolder van het Raadhuis is een minimuseum gevestigd. Het museum is enkele keren per jaar geopend, bijvoorbeeld met de Open Monumentendagen. De pittoreske sfeer van weleer komt naar voren in de wegsloot, de kerk en het raadhuis én de vele monumentale panden en boerderijen.

3.3

Wijdewormer/Neck: van zoetwatermeer tot polder

In 1626 werd het zoetwatermeer de Wijde Wormer drooggelegd. Bewoners vestigden zich verspreid over de polder. Alleen in het noordoosten ontstond het buurtschap Neck. Later werd ook de Enge Wormer drooggelegd. De boeren hebben momenteel te maken met een scala aan uitdagingen die een goed economisch perspectief bedreigen: bodemdaling, CO_2-uitstoot en strenge maatregelen rondom de uitstoot van stikstof. De agrarische ondernemers in de Enge Wormer zijn vooruitlopend op de omgevingsvisie zich aan het oriënteren op aanvullende verdienmogelijkheden. Ze doen dat onder de noemer van Proeftuin Enge Wormer. Dit geldt ook voor De Zaanse Golfclub (18-holes golfbaan) en voor het terrein van Manege Kalverhoek, waar een hotelontwikkeling is gewenst. Voor het gebied “Kom A7” worden door gemeenten Purmerend, Beemster en Wormerland recreatieve ontwikkelplannen uitgewerkt.

3.4

Oostknollendam: voormalig vissersdorp aan de Zaan

Het lintdorp Oostknollendam ligt langs rivier ‘De Zaan’. De visserij van vroegere tijden heeft ervoor gezorgd dat de gemeenschap nog steeds hecht is. De historie is terug te vinden in oude pakhuizen, boerderijen en Zaanse huizen. Tevens huisvest het dorp één van de twee particuliere begraafplaatsen van Europa. Met een pont kunnen fietsers en wandelaars De Zaan oversteken naar West-Knollendam.

3.5

Spijkerboor: buurtschap van kanaalgravers

In 1820 werd gestart met het graven van het Noordhollandsch Kanaal, dat Amsterdam met Den Helder verbindt. Sommige Duitse mannen die werkten aan het kanaal vestigden zich in Spijkerboor, omdat hun vrouwen niet langer wilden meeverhuizen en op deze plek wilden blijven. Achternamen als Frank, Edel en Heide verwijzen nog naar die tijd. In het voormalige polderhuis is een restaurant gevestigd. De pontverbinding ‘Jan Hop’ zorgt voor een goede fiets- en wandelverbinding met Alkmaar/Graft, Beemster en het grootste fort van de Stelling van Amsterdam verborgen: Fort Spijkerboor. De Jispersluis verbindt het Noordhollandsch Kanaal met het lager gelegen Wormer- en Jisperveld.

> “Steeds meer mensen realiseren zich hoe mooi de Zaanstreek is.”
>
> Jeroen Schalkwijk, portefeuillehouder Recreatie en Toerisme

3.5

Conclusie geschiedenis en karakter van Wormerland

De geschiedenis van de dorpen van Wormerland: Wormer, Jisp, Wijdewormer/Neck, Oostknollendam en Spijkerboor is rijk en bijzonder. De verhalen over beschuiten, walvisvaart, de industriecultuur en het Noordhollandsch Kanaal zijn het waard om verteld en ervaren te worden. Het geeft inzicht in het karakter van de dorpen. In hoofdstuk 5 zal deze achtergrond worden meegenomen in de beschrijving van de vergezichten en ontwikkelpijlers.

De indrukwekkende Zaanwand: industrieel erfgoed aan de Zaan

4

Aanbod en vraag in Wormerland

In dit hoofdstuk wordt het huidige recreatieve en toeristische aanbod in Wormerland geschetst en het vraagpotentieel beschreven. Wormerland kiest bewust voor het aantrekken van doelgroepen die passen bij de kernwaarden. In het bezoekersprofiel is te lezen op welke bezoekers Wormerland zich gaat richten.

4.1

Parels van Wormerland: beeldbepalende iconen

Wormerland heeft veel potentie waardoor het gebied de moeite waard is om te bezoeken.

De parels die op de kaart gezet worden zijn:

- De Zaan en het historisch erfgoed: de pakhuizen aan de Zaanoever
- Het uitgestrekte veenweidegebied: het Wormer- en Jisperveld

Bezienswaardigheden

Daarnaast zijn onderstaande bezienswaardigheden en voorzieningen interessant voor bezoekers:

- De Beschuitstoren
- De Bartelsluis
- De droogmakerijen
- Molen de Koker en de Neckermolen
- De Poelboerderij, met de excursies, waterspeelplaats en De Trickel
- De particuliere begraafplaats Oostknollendam
- Raadhuis Jisp, de kerk in Jisp en de wegsloot
- De kerken en De Vermaning in Wormer

4.2

Werkgelegenheid in de recreatieve-toeristische sector

De werkgelegenheid in de toeristische sector in Zaanstreek-Waterland is 3,9% en is daarmee gemiddeld vertegenwoordigd. In totaal levert de recreatieve en toeristische sector ruim 4.800 banen op in Zaanstreek-Waterland. In bijlage 3 staat een overzicht van het aantal banen in de sector Recreatie en Toerisme in de regio Zaanstreek-Waterland.

4.3

Horeca-aanbod in Wormerland

Het horeca-aanbod in Wormerland bestaat uit hotels, Bed & Breakfast-accommodaties, campings, restaurant en overige horeca zoals cafés en een theetuin. Het totale horeca-aanbod in Wormerland per eind 2019 is in onderstaand overzicht weergegeven:

	Wormer	Jisp	Wijdewormer / Neck	Oost-Knollendam	Spijkerboor	**Totaal**
Hotel	2					**2**
B&B	1	2	2	1	1	**7**
Camping	2					**2**
Camperplaats	1					**1**
Groepsverblijf			1		1	**2**
Rustpunt	1			1	1	**3**
Restaurant	7	1	4		1	**13**
Café/dorpshuis	3	1	1	1	1	**7**
Cafetaria	4		1			**5**

Bron: Gemeentegids Wormerland 2019 en internet

Verblijfsaccommodaties

Wormerland heeft momenteel twee hotels, waarvan één wordt omgevormd tot verblijf voor arbeidsmigranten. Er worden enkele kleinschalige hotelinitiatieven ontwikkeld. Tevens zijn er eind 2019 zeven B&B's met in totaal 15 kamers en circa 15 accommodaties die via Airbnb worden aangeboden. Het aanbod kamers dat via flexibele vakantieverhuur wordt aangeboden groeit echter snel. Momenteel is het nog onduidelijk hoe de individuele vergunningverlening van de flexibele vakantieverhuur is geregeld.

De twee campings hebben in totaal circa 25 kampeerplaatsen. Eén camping heeft ook vijf camperplekken. Verder zijn er twee landelijk gelegen groepsaccommodaties die plaats bieden aan 12 en 14 personen. Op drie recreatieparken in de gemeente worden de huisjes permanent bewoond, waardoor ze op dit moment niet beschikbaar zijn voor toeristische verhuur. In bijlage 3 staat een overzicht van het aantal banen in de logiesverstrekking in regio Zaanstreek-Waterland. Wormerland blijft daarin achter ten opzichte van de andere gemeenten uit deze regio.

Restaurants en overige horeca

Het horeca- aanbod met restaurants, cafés en diverse lunchrooms in Wormer is redelijk. Enkele locaties zijn aantrekkelijk voor bezoekers. In Jisp, Wijdewormer (Neck) en Spijkerboor zijn al jaren restaurants gevestigd in mooie authentieke panden, die langs doorgaande fiets- en wandelroutes staan. Het Italiaanse restaurant in Neck heeft een bovenregionale aantrekkingskracht.

> "Onze B&B in het oude pakhuis Riga aan de Zaan gaat nog meer tot z'n recht komen als de Zaanoever aantrekkelijker wordt gemaakt met de aanleg van een Zaanboulevard."
>
> Margreet Barreveld en Ronald Stam, B&B Saenliefde

4.4

Waterrecreatie

Ondanks het vele water in Wormerland zijn er geen openbare havens. Aan de Zaan zijn enkele aanlegsteigers, waar maximaal 3 dagen aangemeerd mag worden. In het Wormer-en Jisperveld zijn vijf openbare eilanden voor dagrecreatie met aanlegsteiger(s) en bankjes, die niet allemaal meer in goede staat zijn. Op drie locaties zijn kano's, roeiboten en/of fluisterbootjes te huur. Uniek is het kanoroutenetwerk met knooppunten in het Wormer- en Jisperveld, waarmee men de eigen vaarroute en -afstand kan bepalen. Er is ook een knooppuntenroute voor sloepen.

Motorboten van inwoners uit Wormerland hebben een registratienummer nodig, die voor € 5,- bij de gemeente Wormerland te koop is. Eind 2019 zijn er 550 registraties. Op het water van het Wormer- en Jisperveld mag maximaal 6 km per uur gevaren worden. De Poel- en Jispersluis zorgen voor een goede vaarverbinding van het Wormer- en Jisperveld met De Zaan en het Noordhollandsch Kanaal. Rivier-cruises hebben de streek inmiddels ook ontdekt. Regelmatig meert een cruiseschip aan in Wormer om passagiers uit te laten stappen voor een fiets- of wandeltocht. Door de all- inclusive arrangementen zijn de bestedingen van deze doelgroep laag.

4.5

Fiets & wandelvoorzieningen

Wormerland is goed te verkennen en te beleven met de fiets. Er lopen meerdere knooppuntenroutes door de diverse dorpen. Welke route er ook gefietst wordt, het weidse en diverse landschap is altijd te

zien en te ervaren. Er zijn diverse apps en websites, zoals: fietsnetwerk.nl, route.nl, routeyou.com of anwb.nl om routes te plannen. De fietsroutes lopen voornamelijk via de openbare weg wat door het auto- en vrachtverkeer niet altijd veilig is.
In Wormerland zijn nog geen openbare oplaadstations voor e-bikes.

De meest relevante fiets- en wandelroutes zijn:

- ANWB-routes
- Knooppunten fietsroute
- Wandelnetwerk Noord-Holland
- Natuurmonumenten: wandelen om het Wormer- en Jisperveld
- Trekvogelpad en Noordhollandpad, die beiden door Spijkerboor, Oostknollendam, Wormer, Engewormer en de Wijdewormer gaan
- Wandelroute Schaalsmeerpolder
- Zwetpad, Kerkepad en het Laarzenpad (deze laatste is beperkt open)

In Jisp, Neck en Oostknollendam zijn niet gemarkeerde wandelroutes die deels door het weiland lopen.

4.5

Natuur, cultuur en evenementen

Een groot gedeelte van het Wormer- en Jisperveld is in eigendom van Natuurmonumenten. Tevens bezitten vele particulieren en de gemeente stukjes land. Sinds 25 jaar is aan de rand van het Wormer- en Jisperveld bezoekerscentrum De Poelboerderij gevestigd, dat door vele vrijwilligers wordt gerund. De Poelboerderij organiseert regelmatig vaarexcursies door het veenweidegebied met een elektrische boerenplat. De boerderij zelf biedt ruimte aan natuureducatie, horeca en een winkel. Buiten is een avontuurlijke waterspeelplaats voor kinderen en veenweidepark De Trickel met een vogvogelkijkhut, trekpontje, uitkijktoren en wandelpad.

Wormerland heeft een rijk verenigingsleven in sport, cultuur en historie. Vrijwilligers organiseren regelmatig culturele en sportieve activiteiten en evenementen, zoals Open Monumentendagen, Door 't lint festival, Veldexpo in de Schaalsmeerpolder en het iFikz-festival. Het evenemententerrein in Wormer wordt gebruikt voor circa 10-15 evenementen, zoals beachkorf-/voet-/volleybal, Wormer Live, het circus en de kermis. De evenementen worden bezocht door de eigen inwoners, maar zijn zeker ook interessant voor bezoekers uit de regio.

Andere recreatieve voorzieningen zijn:

- Zwembad Het Zwet
- Sport- en tennisaccommodaties (binnen en buiten)
- Zwemgedeelte Jisp (en speeltuin)
- Kinderboerderij 't Weidje
- De ijsbaan in Wormer

4.6

Bereikbaarheid en winkelvoorzieningen van Wormerland

Wormer(land) is bereikbaar via het NS-station Wormerveer. De trein tussen Amsterdam en Uitgeest rijdt op werkdagen vier keer per uur, buiten de spits en in het weekend elk half uur. Vanaf het NS-station is het tien minuten lopen naar Wormer. Op het station zijn geen OV-fietsen beschikbaar. Wel zijn er fietsen te huur tegenover het station bij de fietsenwinkel. De Zaanbrug is dan de logische verbinding tussen Wormerveer en Wormer. Er lopen vier busverbindingen langs of door Wormerland. De kleinere kernen zijn minder goed te bereiken per bus.

Vaarexcursie in fluisterboot van de Poelboerderij.

De winkels van Wormerland bevinden zich in het centrum van Wormer, langs de Dorpsstraat en rondom winkelcentrum Plaszoom. Men kan hier voornamelijk terecht voor de dagelijkse boodschappen. De detailhandel heeft het moeilijk door de komst van online winkels. Op de vrijdagmarkt staan ongeveer 15 marktkramen, waar veel inwoners uit de hele gemeente Wormerland op afkomen.

4.7

Bezoekerspotentieel

Er is weinig relevante marktinformatie over Wormerland beschikbaar. Op basis van de toeristenbelasting zijn wel het aantal hotelovernachtingen bekend:

- 2017 5.903 overnachtingen
- 2018 6.496 overnachtingen

De toeristenbelasting is momenteel €1,55 per persoon per nacht. In vergelijking met de regio is het aantal overnachtingen in Wormerland gering. Er is dus ruimte voor groei in verblijfsaccommodaties, met name in het kwalitatieve middensegment: accommodaties met een eigen karakter, op een mooie locatie in het polderlandschap of in een historisch centrum.

Peddelen op de Poel, soms rustig aan, soms om het hardst.

Cijfers van lokale recreatieve organisaties:

- Ca 3.000 verhuringen per jaar bij de kanoverhuur, vooral aan bedrijven, scholen en voor familieuitjes. Individueel verhuur is beperkt
- Ca. 14.000 bezoekers bij de Poelboerderij
- Ca. 10.000 plezierboten over de Zaan per jaar (gem. 20.000 personen)

Verder onderzoek onder recreatieve toeristische aanbieders, bijvoorbeeld naar aantallen bezoekers, type bezoekers, klantreizen en bestedingen is wenselijk om goed in te kunnen spelen op specifieke wensen en behoeften. Ook zullen de vakantieverhuur-ontwikkelingen vragen om onderzoek.

4.8

Bezoekersprofiel; regiorecreatie, dagjesmensen, individuele reizigers

Wormerland wordt door inwoners uit de MRA-regio gezien als de meest geschikte gemeente (binnen de MRA) om te recreëren. Dit blijkt uit onderzoek van gemeente Zaanstad (2018) onder inwoners van Zaanstreek, Amsterdam en overige MRA-gemeenten. Ook blijkt uit datzelfde onderzoek dat er recreatiemogelijkheden zijn in het landelijk gebied van de Zaanstreek, wat ook betrekking heeft op Wormerland.

De regio Zaanstreek-Waterland richt zich primair op de eigen inwoners en de binnenlandse bezoekers. De regio is heel aantrekkelijk voor mensen die interesse hebben in het landschap en de cultuurhistorie. Mensen van middelbare leeftijd hebben een relatief hoog bestedingsniveau en zijn daardoor een interessante doelgroep. Het aandeel buitenlandse bezoekers in de regio is groot en neemt toe. Vooral de bekende hotspots zijn ongekend populair. De MRA is bezig met de herpositionering van de regio, wat de aantrekkingskracht van de regio rondom Amsterdam moet vergroten en wat leidt tot een betere toeristische spreiding over de hele regio Zaanstreek-Waterland.

Boerenleven in de polder, Oostknollendam

Bezoekers

De doelgroepen moeten op verschillende manieren worden bereikt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van trekpleisters de Zaanse Schans en Amsterdam. Wormerland richt zich op de kwaliteitsbezoeker en de individueel reizende bezoeker die tijd wil maken om het Hollandse landschap en cultuurgeschiedenis te ontdekken.

Wormerland gaat zich richten op onderstaande doelgroepen om recreatie en toerisme te stimuleren:

- Inwoners uit de eigen gemeente en de regio Zaanstreek-Waterland die willen recreëren
- Individueel reizende bezoekers vanuit de hotspots Zaanse Schans en Amsterdam
- De vaartoerist
- Verblijfstoeristen in de wijdere regio

Extra aandacht zal besteed worden aan Nederlandse dagjesmensen die willen fietsen, varen en wandelen en aan liefhebbers van cultuurhistorie. Dit zijn doelgroepen waaraan Wormerland iets te bieden heeft. Aan de riviercruisevaart bieden we voorzieningen, zoals aanlegsteigers die ook voor mindervaliden toegankelijk zijn.

4.9

Conclusie: beperkt recreatief aanbod en kansrijke doelgroepen

In Wormerland is het aanbod in recreatie en toerisme nog beperkt. Bezoekers kunnen vooral wandelend, fietsend of varend genieten van het landschap. Het potentieel aan bezoekers is aantrekkelijk. De markt voor recreatie en toerisme biedt kansen voor Wormerland om hierop in te spelen. In het volgende hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze nieuwe ontwikkelingen vormgegeven kunnen worden.

5

Recreatieve en toeristische koers naar 2028

In dit hoofdstuk worden drie vergezichten beschreven die richting geven aan de recreatieve en toeristische koers van Wormerland: de ontwikkelpijlers. Dit wordt de focus voor de komende acht jaar. Het geeft een beeld van het toekomstig Wormerland.

Het toekomstperspectief is gebaseerd op een analyse van de meest relevante sterke punten van Wormerland en de belangrijkste kansen en ontwikkelingen op het gebied van recreatie en toerisme in 2020. Deze analyse staat vermeld in bijlage 5.

De drie ontwikkelpijlers zijn:

1. **Beleef het landschap Wormerland**
2. **Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld**
3. **Ontdek de Zaanoever; bruisend en levendig**

Onderstaand volgt een vergezicht per ontwikkelpijler (totaal drie paragrafen). De onderdelen uit dit toekomstperspectief moeten ontwikkeld worden. Voor het formuleren van de recreatieve en toeristische koers is mede gebruik gemaakt van de opgehaalde feiten en verhalen die beschreven staan in ‘Het verhaal van de plek Wormerland’ (The Missing Link in opdracht van gemeente Wormerland, 2018).

In paragraaf 5.4 worden de plannen voor marketing en promotie van Wormerland beschreven. Deze plannen zijn ondersteunend aan de ambities, die in de nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028 worden genoemd.

5.1

Ontwikkelpijler ‘Beleef het landschap Wormerland’

Gemeente Wormerland heeft een bijzonder landschap, divers en afwisselend door het veenweidegebied met water en vele eilandjes, de eeuwen terug drooggelegde meren en de bijzondere lintdorpen. Overal zijn weidevogels te spotten door de vele doorkijkjes, uitzichtpunten en rustplekken. Wormerland is zuinig op deze groene parel, die op een duurzame, verantwoorde en gastvrije wijze nog meer wordt opengesteld voor bezoekers.

Fietsen en wandelen

Recreëren rond en door dit landschap wordt gestimuleerd voor fietsers en wandelaars. Met een e-bike kunnen langere afstanden worden afgelegd. Aparte fietspaden en veilige fietsroutes zijn belangrijk, knelpunten en verbindingen met omliggende buurgemeenten zullen aangepakt en verbeterd moeten worden. In elk dorp is een oplaadstation voor e-bikes wenselijk.

Tijdens de participatiebijeenkomsten gaven inwoners aan ommetjes en wandelpaden belangrijk te vinden die de bestaande paden met elkaar verbinden. Het toegankelijk maken van het wandelpad door Oostknollendam is een voorbeeld van een dergelijke route. Ook zijn in alle dorpen specifieke paden en veldjes voor het uitlaten van de hond gewenst. Initiatieven die bijdragen aan het beleven van het landschap worden gestimuleerd.
Denk daarbij aan een pluktuin, blotevoeten-pad of educatiecentrum.

Bereikbaarheid in en om Wormerland

Bezoekers worden gestimuleerd om met het openbaar vervoer te komen en vervolgens op een huur- of deelfiets het landschap te ontdekken.
Om de bezoeker goed te informeren kan bijvoorbeeld bij het NS-station Wormerveer en andere opstapplekken een informatiezuil staan om de bezoeker te inspireren, te informeren en de weg te wijzen. Aanvullend is dan voor onderweg via een routeapp informatie beschikbaar, inclusief bijzondere verhalen uit de geschiedenis en van de omgeving, waar de bezoeker enthousiast van wordt.

Bezoekers van de Zaanse Schans worden gestimuleerd om per (huur)fiets de omgeving van Wormerland te bezoeken. Daarvoor wordt momenteel een fysieke kaart met kortere fietsroutes (5-15 km) nog gemist. Bij de zuidelijke entree van Wormer is het contrast tussen de laag liggende polder Enge-

wormer en de hoger gelegen rivier de Zaan goed te zien. De Bartelsluisbuurt kan voor een warm welkom zorgen. De plannen voor het herstel van de Bartelsluis zijn kansrijk en actueel. Verder kan de buurt verrijkt worden met vormen van horeca, educatie en een tentoonstelling. Vanuit de Zaanse Schans vaart de Zaanferry, die een op- en afstapplaats heeft voor Grand Café Batavia 1884. Het is zinvol om bezoekers van deze rondvaartboot beter in en buiten de ferry te informeren over de Zaanoever en ze vervolgens aan te moedigen uit te stappen om de pakhuizen en de Zaanoever van dichtbij te bewonderen.

Cultuurgeschiedenis

Het is de bedoeling om de rijke cultuurgeschiedenis van Wormerland te zien, te lezen en (digitaal) te ervaren. Een route als 'Vroeger en nu' kan hiervoor geschikt zijn. De verhalen over de beschuitbakkerijen, de walvisvaart, de droogmakerijen en het graven van het Noordhollandsch Kanaal worden dan opgenomen in fiets- en wandelroutes, die digitaal en via QR-codes beschikbaar worden gesteld. Op een aantal centrale plekken is fysieke informatie noodzakelijk.

Aanbieders van verblijfsaccommodaties zijn onderdeel van de verhalen en creëren bijzondere locaties en/of vormen om te overnachten. Kleinschaligheid, onderscheidend vermogen en kwalitatief zijn belangrijke uitgangspunten. Hoe geweldig zal het zijn om vanuit een luxe boomhut uit te kijken over het weidse landschap en wakker te worden met een prachtige zonsopkomst?

Samenvattend staan hieronder de belangrijkste landschappelijke en cultuurhistorische ontwikkelpunten. Het zijn allemaal interessante voorbeelden die later in het uitvoeringsprogramma verder uitgewerkt kunnen worden:

Routeontwikkeling:

- Ontwikkelen van een "Vroeger en nu" wandel/ fietsroute van alle dorpen in Wormerland, ondersteund door verhalen over beschuit, walvis, droogmakerij en het graven van het Noordhollandsch kanaal. Met QR-codes en podcasts zijn ingesproken verhalen over de cultuurhistorie en het landschap te horen en te lezen. Aanvullend worden op centrale plekken informatieborden geplaatst. (Zie voorbeeld Loenen aan de Vecht)
- Wandelpad die de zes dorpen verbindt en ook afzonderlijk te lopen zijn
- Eén keer per jaar wordt net na het broedseizoen een tijdelijke wandelroute door het Wormer- en Jisperveld gecreëerd
- Fietsroute 'rondje Wormerland' vanaf de Zaanse Schans
- Aansluiten bij nieuwe routes in Zaanstreek-Waterland rondom kunst, cultuur en landschap

> "Natuur beleven is soms zwaar of loutert - een gedicht of beeld in die natuur ontroert." Joke Konijn, van Veldwerk Expo

Voorzieningen:

- Restauratie Bartelsluis
- Digitale routeinformatie ondersteund door heldere bewegwijzering en waar nodig fysieke informatieborden
- Faciliteren en beheren van openbare voorzieningen als bankjes, wifi, wc, afvalbakken, uitkijkpunten, picknick- en schuilplekken en oplaadstations voor e-bikes
- Kleinschalige overnachtingsplekken voor campers
- Verhuur/leenfietsen op diverse opstapplekken bij OV

Aanbodontwikkeling:

- Evenementen, activiteiten en arrangementontwikkeling gericht op land/ water / actief / erfgoed. Dit kan bijvoorbeeld een georganiseerde walvisvaartrondwandeling, een beschuitbakkersevenement, een prutrace of een pluktuin zijn
- Sterkere verbinding maken met bestaande evenementen als de Open Monumentendagen of de Ronde van Noord-Holland
- Ervaringstunnel in bijvoorbeeld de Wijdewormer: hoe is het is om 5 meter onder water te zijn. Als onderdeel van bestaand fietspad/route.
- Belevingscentrum over de droogmakerij
- Stimulering van agrotoerisme

5.2

Ontwikkelpijler ‘Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld’

Dit vergezicht schetst de mogelijke ontwikkelingen voor waterrecreatie op de Zaan en rondom het Wormer- en Jisperveld.

De regio Zaanstreek-Waterland is een aantrekkelijk vaargebied voor de kleine waterrecreatie, met de ringvaarten om de polders en de fijnmazige waterstructuren in de natuurgebieden. Tijdens het waterseizoen varen wel 10.000 boten door de Zaan. Onderstaand worden de ontwikkelmogelijkheden hiervoor geschetst.

Verbinding van de Zaan met het Wormer- en Jisperveld

De potentie van de Zaan kan beter benut worden en de doorkijkjes tussen de Zaan en De Poel verbeterd worden door uitzichtpunten, bankjes, groen en bestrating. Vanaf de Zaan worden waterrecreanten verleid om het Wormer- en Jisperveld in te trekken. Te denken valt aan informatieborden bij de sluizen. In het Wormer- en Jisperveld zijn vijf openbare eilanden waar aangelegd en gerecreëerd mag worden. Kort verblijf op deze eilanden wordt gestimuleerd, door ze beter herkenbaar en onderscheidend te maken van de private eilanden met bijvoorbeeld goede picknickbanken en afvalbakken, een speel- of recreatieveldje en aanlegsteigers. Digitale en fysieke middelen zijn hiervoor heel geschikt.
Er wordt ook aandacht besteed aan de beleving van waterrecreatie vanaf de wal door wandelroutes en de pontjesroute voor fietsers. In Wormerland zijn 550 geregistreerde motorboten waarvan vele ongebruikt langs de kant liggen. Onderzocht wordt of deze boten beschikbaar gesteld kunnen worden voor flexibele verhuur. Stille en duurzame waterrecreatie wordt aangemoedigd met een bewustwording campagne als voorbeeld.

Regionale aquapunctuur

In aansluiting op de ‘provinciale visie waterrecreatie’ is verbetering van de waterverbindingen met de omliggende regio’s nodig. De oversteek van de pleziervaart over het drukke Noordzeekanaal is namelijk een aantrekkelijke verbinding met Zaanstreek, Waterland, Amsterdam en Haarlem. Ook het sloepennetwerk in Laag Holland kan geoptimaliseerd worden door onder andere duidelijke bewegwijzering van het knooppunten-netwerk, afspraken

over het beheer en bediening van bijvoorbeeld de Engewormerbrug en aanleg van elektrische oplaadpunten.

Verblijf aan de kade van de Zaan

De veranderende vraag van de waterrecreant creëert goede kansen voor (nieuwe) ondernemers langs de Zaan, het Wormer- en Jisperveld en het Noordhollandsch Kanaal. De kades aan de Veerdijk zullen aantrekkelijk gemaakt moeten worden om aan te meren en zo langer te verblijven.

> "Hoe mooi zou het zijn als je met je bootje kunt aanmeren aan de Zaanoever en zo een bruisend terras op stapt?"
>
> Harold Halewijn, portefeuillehouder Zaanoever

Mensen vinden daarna goed hun weg door kwalitatief goede steigers en aanlegplaatsen, heldere informatie en bewegwijzering. Voor mindervaliden is de bereikbaarheid dan goed door een hellingbaan of lift. Andere aantrekkelijke ontwikkelingen kan men denken aan een vlonderterras in de Zaan zijn met een mooi uitzicht op de pakhuizen aan de Veerdijk. Of aan een veld of vlonder langs de Zaan waar jongeren kunnen chillen en elkaar ontmoeten, met openbare wifi en een veilige plek voor een duik in de Zaan.

Rondom de Poel

Met het ontwikkelen van een kleinschalige haven(s) aan de Noordzijde van de Veerdijk kunnen waterrecreanten aangetrokken worden. Door de combinatie van jachthaven(s) en verblijfsaccommodaties wordt een uitvalsbasis gecreëerd voor bezoekers die de regio tot aan Amsterdam willen verkennen. Ondernemers en natuur/cultuurorganisaties worden gestimuleerd samen te werken en producten te ontwikkelen.

Het gebied bij de Poel biedt allerlei kansen voor nieuwe ontwikkelingen, die uiteraard wel passend moeten zijn in het provinciaal beleid. Te denken valt aan nieuwe recreatieve functies met een avonturenspeeltuin of wellness-faciliteiten. Ook zal hier kleinschalige verblijfsaccommodaties interessant zijn om te onderzoeken. Samengevat kunnen de volgende ideeën rondom de ontwikkelpijler 'geniet op de Zaan en het Wormer- en Jisperveld', verder uitgewerkt worden:

Faciliteiten:

- Verbeteren en verruimen van aanlegsteigers en tijdelijke verblijfsvoorzieningen langs de Zaan
- Beleven van het industrieel en cultureel erfgoed vanaf het water
- Versterken van bestaande en ruimte bieden aan nieuwe recreatieve functies
- Verhuur van fluisterboten om ook het gebied via het water te verkennen.

Aquapunctuur:

- Verbinden van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld
- Verbindingen verbeteren met omliggende regio. Knelpunten en kansen in de regionale vaarroutes van Zaanstreek-Waterland worden geïnventariseerd en gezamenlijk verder uitgewerkt.

Informatievoorziening:

- Versterken van de (digitale) informatievoorziening ter plekke, zeker om bezoekers in het gebied te verleiden tot een langer verblijf.

3

5.3

Ontwikkelpijler ‘Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig’

De derde ontwikkelpijler heeft betrekking op de Zaanoever. De Zaanwand is vaak te zien als decor voor foto’s en selfies. Er is voor de bezoeker nog niet heel veel te beleven. Daar gaat verandering in komen. De Zaanoever wordt op termijn getransformeerd tot een levendige en bruisende boulevard met een rijke cultuurhistorie waar prachtige verhalen over te vernemen zijn. Hieronder een vergezicht-beschrijving op welke wijze dat tot stand kan komen.

Geschiedenis zichtbaar maken

Veel van waar de Zaanstreek haar eigenheid aan ontleent, kent zijn oorsprong aan de Zaanoever in Wormer. De verhalen van de historie van de Zaanoever worden zichtbaar en verteld door bijvoorbeeld de komst van een industriemuseum. Ook kunnen de huidige toonaangevende productiebedrijven als Lassie, Olam en Cargill ingezet worden om de fabrieken in het straatbeeld in de etalage te zetten en de verhalen over de productie van rijst en cacao te tonen en vertellen. De geuren en smaken die bij de verhalen horen, zijn uiteraard onderdeel van de identiteit van de Zaanoever.

Met kleinschalige festivals en evenementen kan de identiteit van de Zaanoever verder versterkt worden. De hele Veerdijk is tevens een staalkaart van pakhuisbouw: van hout naar bakstenen en beton. Dit bouwverhaal is boeiend voor architectuurliefhebbers. Initiatieven die bijdragen aan het verhaal van de architectuur en cultuurhistorie zijn interessant en biedt kansen om samen met ondernemers en ontwikkelaars verder vorm te geven. Voor de (inter)nationale bezoeker van Amsterdam en Zaanstad is het pakhuizenreservaat van Wormer een bezoekreden. Het biedt bezoekers van de Zaanse Schans een extra dimensie. Wormerland kan zo ook meegenomen worden in hun reis.

Zaanboulevard in volle glorie

Om een Zaanboulevard te realiseren zijn ontwikkelingen nodig in de openbare ruimte. Denk hierbij aan de transformatie van de kades langs de Zaan tot een aantrekkelijk gebied om te wonen, werken en recreëren. De Zaanoever kunnen voorzien worden van gebakken en natuurlijke bestrating, lichtmasten, bankjes, prullenbakken en bolders en andere typische nautische elementen. Bomen tussen pakhuizen en woontorens en bloembakken bij horeca zorgen voor het gewaardeerde groen. Enkele historische

woonarken en terrassen op het water verrijken de kades tot een aantrekkelijke Zaanboulevard. Achter de Rigastraat is de Zaan beperkt zichtbaar. Om dit te verbeteren is het mogelijk om nabij de Pakhuizen Maas, Schepel en Waal en pakhuis Mercurius pleisterplaatsen in te richten, zodat de Zaan te zien is.

Circuit langs de Zaanoever

Om een route langs de oever te ontwikkelen zijn nieuwe verbindingen nodig. Dit verlengt de route langs de oever en stimuleert de bezoeker tot het ontdekken van de hele Zaanoever. In samenwerking met de bedrijven wordt onderzocht hoe thematische ommetjes de identiteit van het gebied verder kunnen benadrukken. Als Wormer en Wormerveer weer met elkaar verbonden zijn door een veer(pont) voor voetgangers en fietsverkeer, ontstaat een aantrekkelijk circuit tussen de Veerdijk en de Zaanbocht. Aan het begin van de groene ader door Wormer kan een parkpaviljoen verder bijdragen aan een doorlopend parcours voor sporters en wandelaars.

Van Zaanoever naar Zaanboulevard

Het aanbod aan de Zaanoever wordt met marktpartijen verder ontwikkeld tot een attractief gebied met een levendige mix van horeca, cultuur, foodbeleving, educatie, creatieve industrie. Voorbeelden zijn: pop-upstores, musea, belevingscentrum en vernieuwende horecaconcepten voor diversiteit en verlevendiging: Zaanoever “strandtent’, cocktailbar. Om bezoekers een idee te geven van hoe de Zaanboulevard er in 2040 uit kan komen te zien, kunnen droom-billboards langs de Zaanoever geplaatst worden.

De Zaanbrug is dé entree van Wormer. De poort langs de erfgoedwand is uniek en vormt een mooi contrast met de fijnmazige woonkorrel daarachter. De identiteit van Wormer is er direct zichtbaar. Een nieuwe Zaanbrug zal hier nog meer in gaan bijdragen.
Bezoekers verdienen een gastvrije onthaal. Wormerland kan daar invulling aan geven door goede faciliteiten, bewegwijzering en informatievoorziening op orde te brengen. Daarnaast is het een mogelijkheid om vrijwilligers te trainen tot ambassadeurs voor het gebied. Ze zijn dan als host aanwezig op de Zaanboulevard en verstrekken face-to-face informatie als aanvulling op de digitale informatievoorzieningen. Ook kunnen de vrijwilligers ingezet worden als verhalenvertellers. Zo wordt gezorgd voor een warm menselijk contact. Bezoekers kunnen een host aanspreken, informatie vragen of een praatje maken. Terloops komen zij op een andere wijze in aanraking met de rijke cultuurgeschiedenis van Wormerland. Om bezoekers langer te laten genieten van de authenticiteit van deze streek worden initiatieven voor unieke verblijfsaccommodaties en vernieuwende concepten langs de Zaan aangemoedigd.

Toren van Wormer

De toren van Wormer is een datacenter en vervult een belangrijke functie als landmark in de regio. De toren is naast de technische functie ook in te zetten voor recreatie en toerisme. Een idee is om een camera met 360 graden rondbeeld van Wormerland te plaatsen. Via een website is de Zaan en het Wormer- en Jisperveld op afstand te zien en worden bezoekers enthousiast over de prachtige natuur.

Samengevat staan hieronder de eerste gewenste ontwikkelingen voor de ontwikkelpijler ‘ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig’:

- Creëren van een aantrekkelijke Zaanboulevard langs de kades Veerdijk
- De erfgoedwand versterken tot waardevolle entree van Wormer
- Uitdragen en beleefbaar maken van de verhalen over rijst, cacao en papier, door bijvoorbeeld een Zaanfestival i.s.m. gemeente Zaanstad
- Stimuleren van recreatieve, culturele en horecafuncties en activiteiten bij de Zaanwand, zodat een aantrekkelijk aanbodpalet ontstaat
- Realiseren van een industriemuseum
- Bewegwijzering richting en informatievoorziening op de Zaanoever
- Verbinding realiseren met de Zaanbocht (Wormerveer) door een voet/fietsveer
- Inzetten van de toren van Wormer als recreatief-toeristische landmark

5.4

Marketing en promotie van Wormerland

Het is belangrijk om als gemeente een bijdrage te leveren aan de toeristische marketing en promotie van de gemeente. Op die manier heeft gemeente Wormerland de touwtjes in handen en voert zo zelf de regie over de marketingstrategie: voor wie wordt wat aangeboden en op welke wijze. Wormerland is nog niet zo bekend als recreatief gebied. De inzet van marketing en promotie is gericht op het bekend maken van de kernwaarden van Wormerland onder de geformuleerde doelgroepen.

Profilering van Wormerland

Wormerland leent zich voor actieve vrijetijdsbesteding in een natuurlijke omgeving: natuur en ontspanning ‘voor liefhebbers’. Wormerland onderscheidt zich door rust en ruimte. Wormerland wordt een uithangbord voor dat gevoel van rust en ruimte met een rijke geschiedenis. Deze profilering biedt mogelijkheden voor een aantrekkelijker straatbeeld, route-aanduidingen en promotiemateriaal, zowel digitaal als in print. Met de invoering van een beeldmerk en campagne, kan ‘lading’ gegeven worden aan het merk Wormerland als onderdeel van de Zaanstreek. Een communicatiestrategie zal in het later op te leveren uitvoeringsprogramma worden opgenomen.

Het imago en de positie van Wormerland wordt zorgvuldig opgebouwd. Dit kan door de parels en routes te ondersteunen met levendige verhalen. Mensen worden op deze wijze aangemoedigd in Wormerland te recreëren en langer te blijven.
Het open landschap met haar vele verschijningsvormen, het waterrijke gebied en de eeuwenoude cultuurhistorie vormen steeds de basis voor de marketingactiviteiten.

Gezamenlijke marketing en promotie

De bezoeker heeft interesse in een streek en ziet geen gemeentegrenzen. Vanuit dit perspectief wordt regionaal samengewerkt in een eenduidige professionele marketingcampagne over de regio. Daarin staan inwoners en bezoekers centraal en

worden kennis en acties gebundeld. Om dit te bereiken wordt structureel samengewerkt met Stichting Marketing Zaanstreek (SMZ) en op projectbasis met Bureau Toerisme Laag Holland (BTLH), Amsterdam & Partners (A&P) en de metropoolregio Amsterdam. De websites (Zaans.nl, Laagholland.com, Uitdezaanstreek.nl en Iamsterdam.com) van de marketingorganisaties zijn digitaal gekoppeld waardoor activiteiten, evenementen en verblijf van Wormerland goed vindbaar zijn.

Bezoekers van bovenstaande websites zien op deze manier een integraal aanbod van recreatieve en toeristische activiteiten. Vrijetijds- en toeristische ondernemers en organisaties kunnen door deze samenwerking ook een goede ontsluiting van hun (bedrijfs)activiteiten bewerkstelligen. Voor gemeenten levert samenwerking voordelen op door effectievere en efficiëntere inzet van marketingbudgetten.

Informatievoorziening

Bezoekers van een streek zoeken tegenwoordig vooral digitaal naar toeristische informatie en recreatieve mogelijkheden. Dit betekent dat informatie actueel moet zijn op de diverse digitale toeristische platforms en websites. Ook sociale media hebben steeds meer invloed gekregen. Tips en suggesties van bloggers, vloggers, vrienden en bekenden hebben een sterke invloed op het gedrag van bezoekers. Aandacht voor online-marketing is hierdoor noodzakelijk. Het digitale zoekgedrag roept de vraag op of fysieke informatievoorziening in de vorm van een VVV-informatiepunt nog wel nodig is. Deze vraag wordt onderzocht in samenwerking met relevante partners. In dit onderzoek wordt ook de inzet van de vrijwillige ambassadeurs/hosts meegenomen.

Om bezoekers die al in de streek zijn beter de weg naar Wormerland te laten vinden, zou de bewegwijzering aangepakt moeten worden en op centrale plekken informatieborden worden geplaatst. Op die manier zijn de parels en bezienswaardigheden goed te vinden en wordt de bezoeker verleid een groter deel van het gebied te verkennen.

5.5

Samen sterker: de koers is vooruit

Het recreatieve-toeristische aanbod in Wormerland staat in de kinderschoenen. Er wordt op lokaal niveau op beperkte schaal samengewerkt tussen bijvoorbeeld de Poelboerderij, kanoverhuur Arjen Bloem en restaurant De Hofjes.

Om bezoekers langer in Wormerland te houden en herhaalbezoek te stimuleren, is intensivering van samenwerking zowel op lokaal als regionaal (en internationaal) niveau gewenst. Gemeente Wormerland wil dit stimuleren en faciliteren.

Met onderstaande partijen zal worden samengewerkt om recreatief en toeristisch beleid te implementeren en realiseren:

- De overheid (gemeente, regiogemeenten, MRA en provincie)
- Het recreatief-toeristisch bedrijfsleven en de detailhandel
- De promotieorganisaties (Stichting Marketing Zaanstreek, Bureau Toerisme Laag Holland, Amsterdam & Partners, VVV's)
- Organisaties op het gebied van natuur en cultuur (o.a. Poelboerderij, historische verenigingen, natuurbeheerders)
- Vertegenwoordiging van inwoners

Informatievoorziening op het water

5.6

Het hoe? Rol en taken gemeente

Met deze nota geeft gemeente Wormerland richting aan het recreatieve en toeristische beleid. Daarnaast zal – waar nodig – maatwerk worden geboden bij de ontwikkeling van recreatie en toerisme. Voorop staat dat het een gezamenlijke inspanning vraagt om inwoners en bezoekers te enthousiasmeren, bedrijven te stimuleren om samen te werken en zo nodig samenhang aan te brengen in de activiteiten.

De gemeente heeft daarin verschillende rollen:

- Procesleider door kaders te stellen voor afstemming
- Expert door het doen van onderzoek en geven van advies
- Aanjager door het stimuleren van gewenste ontwikkelingen
- Regelgever door juridische kaders mee te geven en uit te voeren
- Uitvoerder door ontwikkeling in eigen hand te nemen

Samenhang met en relevant beleid voor recreatie en toerisme:

Beleid openbare ruimte

Een aantrekkelijke, goed verzorgde omgeving zorgt voor een prettig decor en leefomgeving. Dit betekent dat gebouwen, het openbare groen en het landschap opgeruimd en verzorgd moeten zijn en blijven. Voor het aantrekken van meer bezoekers is het belangrijk dat deze basis op orde is. Denk aan groene openbare ruimte, bankjes, afvalbakken, openbare wc's en wifi, steigers, picknickplaatsen en oplaadplekken voor e-bikes.

Infrastructuur

Om bezoek naar Wormerland te stimuleren zijn infrastructurele aspecten als parkeermogelijkheid voor auto's en campers, aanlegfaciliteiten voor waterrecreatie-passanten en de bewegwijzering van belang. Men komt niet terug als de basisinfrastructuur als onvoldoende wordt ervaren. Voor het aantrekken van recreatie en toerisme

zullen de volgende aspecten verder ontwikkeld moeten worden:

- Verbeteren en/of aanleggen van aparte fietspaden voor rondje Wormerland
- Verbeteren van de directe aansluitingen op regionale netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets
- Stimuleren van fietsgebruik, bijvoorbeeld de 'last-mile': aanbieden van flexibel vervoer vanaf OV of parkeerterrein
- In stand houden van een basisniveau openbaar vervoer
- Realiseren van camperparkeerplaatsen in diverse dorpen
- Verbeteren en ontwikkelen van steiger- en aanlegplaatsen langs de Zaan en in het Wormer- en Jisperveld
- De bewegwijzering buiten en binnen Wormerland
- Een aantrekkelijk dorpscentrum

De gemeente sluit aan bij regionale projecten om recreatieve fiets- wandel- en vaarroutes aan te leggen en/of te verbeteren.

Initiatieven verblijfsaccommodaties

Er is de komende jaren marktruimte binnen de MRA (uitgezonderd Amsterdam) voor nieuwe verblijfsaccommodaties. Voor de beoordeling van initiatieven op dit gebied wordt gebruikt gemaakt van het opgestelde MRA ontwikkelkader verblijfsaccommodaties, met name voor aanvragen van meer dan 50 kamers. Dit ontwikkelkader dient als regionaal afstemmingsinstrument om een gedegen afweging te kunnen maken voor de beoordeling van initiatieven. De feedback van het MRA expertteam verblijfsaccommodaties op het ingediende plan wordt dan meegenomen in de besluitvorming over de aanvraag.

Flankerend beleid

Om toerisme en recreatie in Wormerland te bevorderen is het verder nodig om beleid of uitgangspunten te herzien en/of te ontwikkelen op het gebied van:

- Evenementen
- Terrassen
- Reclame
- Toeristenbelasting

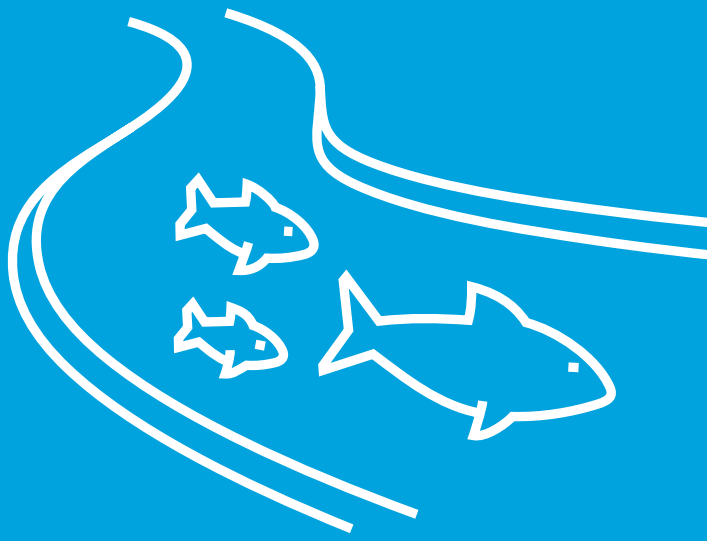
5.7

Tot slot

De Nota Recreatie en Toerisme Wormerland 2020 - 2028 beschrijft de visie over het uitdragen van de kernwaarden van Wormerland om recreatie en toerisme te stimuleren. Deze nota zal onderdeel uitmaken van de integrale werkwijze van de nog op te stellen nieuwe omgevingsvisie. In het consulteren van diverse stakeholders voor het opstellen van deze nota is frequent samengewerkt met het projectteam Omgevingswet Wormerland.

Na de vaststelling van de nota door de Raad wordt gestart met het uitvoeringsprogramma. In dat programma wordt verder invulling gegeven aan de gewenste ontwikkelrichtingen en de daarmee gemoeide budgetten. Naar verwachting is dit voor de zomer 2021 gereed.

Bijlagen



Bijlage 1:

Bronvermelding

Bureau Toerisme Laag Holland, *marketingplan 2020*

C. Mol, *Uit de geschiedenis van Wormer, Amsterdam 1966*

Camper-onderzoek

CBS – NBTC – Pleisureworld – Celth, *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2019*

Frankwatching, *Zoveel tijd besteden we op social media in 2019*

Gemeente Alkmaar, *Citymarketingnota 2017-2020*

Gemeente Amstelveen, *Visie Toerisme en Recreatie*

Gemeente Amsterdam (2018), *Economische verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2018, kerngegevens*

Gemeente Amsterdam, *Metropoolregio Amsterdam in cijfers 2018*

Gemeente Castricum, *Strategienota 2017-2020 Recreatie en Toerisme*

Gemeente Edam-Volendam, *Ideeënprogramma toerisme, behorend bij de toeristische visie Edam-Volendam (2015)*

Gemeente Edam-Volendam, *Toeristische visie Edam-Volendam, op weg naar kwaliteit (2015)*

Gemeente Lelystad & MRA Bureau, *Marktanalyse riviercruisevaart MRA, december 2019*

Gemeente Waterland, *Toeristische visie 2015-2025*

Gemeente Wormerland, *Ontwikkelvisie Zaanoever (2019)*

Gemeente Wormerland, *Beeldkwaliteitsplan Zaanoever (2019)*

Gemeente Wormerland, *Structuurvisie 2025*

Gemeente Wormerland, *Groenstructuurvisie 2018-2022*

Gemeente Zaanstad, *Iedereen vindt zijn weg in Zaanstad, Visie op toeristische bewegwijzering, 22 juni 2018*

Gemeente Zaanstad, *uitvoeringsagenda toerisme Zaanstad 2016-2019*

Greenpeace, *Factsheet Stikstof en veehouderij in Nederland, 15 oktober 2019*

Het Parool, *"Dit draagt het boerenbedrijf bij aan de welvaart", 1 oktober 2019*

Metropoolregio Amsterdam, *Strategische agenda Toerisme in de MRA 2025*

Motivaction, *Zaanstad Marketing Monitor, een kwantitatieve 0-meting, juni 2018*

NBTC, *Perspectief 2030 – bestemming Nederland, januari 2019*

Nieuwsfiets.nu, *E-bike commuters staan aan de vooravond van een explosie, 7 september 2019*

NKC, *is uw gemeente klaar voor 4 miljoen nieuwe bezoekers? Maart 2019*

NKC, *Camperplaatsen een toeristische meerwaarde! Maart 2019*

Provincie Noord-Holland - NBTC-Nipo research, *kengetallen het Twiske 2019*

Provincie Noord-Holland, *Focus op een duurzaam functionerend Wormer en Jisperveld, december 2018*

Provincie Noord-Holland, *Visie op waterrecreatie in Noord-Holland 2030, "Water, bron van recreatie"*

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, *Waardevol toerisme – onze leefomgeving verdient het, september 2019*

Recreatie Twiske-Waterland, *Ambitiedocument (2019)*

Regio Zaanstreek-Waterland*, Onderzoek marktruimte en kansenzones hotelsector, LaGroup, augustus 2017*

Retailtrends, *het effect op online winkelen op detailhandel, 2018*

Riviercruise-onderzoek

Stichting hotspot Wormerveer, *Zaanbocht/ Zaanboulevard Wormerveer als nieuwe economische motor van Zaanstad*

Stichting Marketing Zaanstreek, *Missie en strategie 2019*

Strabo bv, *Passantenonderzoek Zaanse Schans, 2017*

SWECO-rapport, *De relatie tussen toerisme en de leefomgeving in het beleid van decentrale overheden, 12-2-2019*

The Missing Link, *het verhaal van de plek Wormerland (2017-2018)*

Bijlage 2

Stakeholdersanalyse en participatietraject

Opbrengst participatiebijeenkomsten; reuring met respect voor inwoners, cultuur en natuur

De Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028 is tot stand gekomen door een breed participatietraject met acht verschillende bijeenkomsten om input, wensen en ideeën op te halen van inwoners, ondernemers en bedrijven, natuur- en cultuurorganisaties en diverse ketenpartners:

- Gemeenteraad Wormerland
- Sessie trends en ontwikkelingen over de omgevingsvisie
- Straatenquête Wormerland
- Open bijeenkomst Wormerland
- Gebiedssessie Natuur en Recreatie
- Contactcommissie Jisp
- Contactcommissie Wijdewormer-Neck
- Contactcommissie Oostknollendam

Overduidelijk is dat mensen de pracht van de natuur willen delen, maar dan met respect en op een kleinschalige wijze. De rijke historie van industrialisatie en erfgoed is het waard om uitgedragen te worden. Inwoners zijn trots op het verleden van het dorp.

Het Wormer- en Jisperveld is de natuurparel van de gemeente met de vele weidevogels, eilandjes en bijzonder flora. De bescherming als Natura 2000 gebied is waardevol. In de ontwikkelplannen wordt hier rekening mee gehouden.

Samenvattend zijn onderstaand de belangrijkste punten voor de recreatieve en toeristische koers verwoord:

- Natuurbelevening, natuureducatie en bijzondere overnachtingsplekken en -vormen, met aandacht voor natuurbeheer
- Erfgoed in the spotlight: uitdragen van de verhalen, de trots en cultuur van Wormerland
- Reuring, kansen voor kleinschalige horeca zoals een barretje, tearoom, restaurant en gezellige terrassen. Maar ook evenementen, activiteiten en ontmoeting
- Zorg voor meer en betere fiets- en wandelpaden, die aansluiten op de bestaande paden
- Denk regionaal, handel lokaal; breng voorzieningen in de dorpen voor inwoners goed op orde, dan profiteren de bezoekers ervan mee
- Oproep; gemeente neem de regiorol door samenwerking tussen diverse partijen, organisaties en gemeenten te stimuleren

Bijlage 3

Trends en ontwikkelingen

Landelijke trends en maatschappelijke opgaven spelen een belangrijke rol bij het bepalen van de ontwikkellijnen en ambities op het gebied van recreatie en toerisme voor Wormerland. De verstedelijking van de omgeving is één van de belangrijkste invloeden de komende tijd, waardoor de mens en het landschap onder druk staan alsmede de wijze van recreëren in de 21e eeuw. Deze bijlage bevat een analyse van de belangrijkste macrotrends, kansen en ontwikkelingen in de markt. Met de beschrijving van deze trends kan een goed beeld gevormd worden welke kansen er liggen voor Wormerland op recreatief en toeristisch gebied. Deze marktanalyses zijn verwerkt in hoofdstuk 5, recreatieve en toeristische koers naar 2028.

Demografisch

De wereldbevolking groeit langzaam door naar 10,9 miljard mensen in 2100, een kwart meer dan nu. Wereldwijd zet de verstedelijking door. De Nederlandse bevolking groeit door migratie. In 2029 passeert het aantal Nederlandse inwoners de grens van 18 miljoen. Het aantal kinderen dat in Nederland geboren wordt neemt al jaren af en mensen worden steeds ouder. Het aantal mensen ouder dan 65 jaar neemt toe naar 1 op de drie mensen.

In 2019 wonen ruim 16.000 mensen in de gemeente Wormerland, de komende jaren zal dit aantal met 10% toenemen door uitbreiding van aantal woningen. De samenstelling van de bevolking is de afgelopen jaren veranderd. Het aantal inwoners ouder dan 55 jaar neemt sterk toe, terwijl de leeftijdscategorieën daaronder juist afnemen. Dit komt overeen met de landelijke tendens. De druk op de woningmarkt neemt gestaag toe. Inmiddels zijn er tot 2040 zo'n 250.000 woningen nodig binnen de MRA. Binnen Wormerland neemt de woningvoorraad met 1.000 woningen toe de komende jaren.

Economie

De metropoolregio Amsterdam is de sterkste groeiende economische regio van Nederland. De MRA is in 2018 goed voor een Bruto Binnenlands Product van € 102 miljard, bijna 15% van het nationaal inkomen. In de MRA wonen in 2018 meer dan 2,4 miljoen inwoners, dat is 14,3% van alle Nederlanders. De MRA heeft de kracht en ambitie om zich blijvend te positioneren als één van de vijf topmetropolen in Europa.

Sinds 2014 is het aantal inwoners van de MRA gegroeid met 3,8%. Deze groei is meer dan het landelijke gemiddelde van 2,1%. De MRA is een aantrekkelijke regio als woon- en werklocatie. Dit is terug te zien in de cijfers, met name in de dichtbevolkte kern van de regio Amsterdam. De economische groei in de regio was in 2018 hoog (ca 3%). De verwachting is dat de economische groei zich voortzet. Het Centraal Planbureau (CPB) geeft overigens aan dat we op langere termijn rekening moeten houden met een economische groei die structureel (gemiddeld) tussen de 1-2% per jaar ligt op nationaal niveau.

Toerisme is een groeimarkt: in 2018 is het toerisme in Nederland met 5% gegroeid t.o.v. 2017. De groei in de MRA is zelfs nog sterker. Sinds 2010 is het internationaal toerisme naar Nederland zelfs meer dan 50% gegroeid. De verwachting is dat dit aantal nogmaals met 50% groeit tot 29 miljoen bezoekers in 2030. Toerisme wordt steeds belangrijker voor de Nederlandse economie aangezien toerisme veel sneller groeit dan de totale Nederlandse economie. In de MRA zijn de bestedingen van bezoekers (inclusief binnenlandse bezoekers) goed voor ca. 11 mrd en dat bedrag groeit. Zaanstreek-Waterland vormt een belangrijk onderdeel van het toeristisch profiel van de MRA. Voor de internationale bezoeker wordt het gepositioneerd als 'Old Holland' met water, molens, polders, kaas en historische stadjes. Tevens is in augustus 2017 een onderzoek uitgevoerd binnen de regio Zaanstreek-Waterland naar de marktruimte binnen de hotelsector. In dit eindrapport zijn kansenzones benoemd en worden aanbevelingen gegeven voor verder beleid. Ondanks de beperkte marktruimte is na realisatie van de bekende bouwplannen nog ruimte over.

Campermarkt

De campermarkt zit in de lift. In Europa staan bijna 2.000.000 campers geregistreerd, waarvan 120.000 Nederlandse campers zijn. Steeds meer buitenlandse bezoekers bezoeken voor korte trips of langere vakanties ons land per camper. Deze groeiende doelgroep moet op een passende wijze gefaciliteerd worden. Een camperaar is in principe altijd op vakantie. Dat vakantiegevoel vertaalt zich naar de activiteiten, bezoek aan winkels, musea, bedrijven, horeca en attracties. Een camper (2 personen) geeft gemiddeld € 68,- per dag uit. Camperaars hechten aan het gevoel van vrijheid. Ze stellen geen hoge eisen aan faciliteiten en voorzieningen.

Riviercruises

De riviercruisemarkt is een relatief nieuwe markt, sinds begin jaren 90 is het in opkomst en groeit het snel. Door de opening van het Main-Donau kanaal in 1992 kan er van de Noordzee naar de Zwarte Zee gevaren worden. Mede hierdoor heeft Amsterdam en de MRA-regio als geheel zich kunnen ontwikkelen als start- en eindpunt van een groot deel van de riviercruisereizen die rederijen en touroperators aanbieden. De laatste jaren vindt er een schaalvergroting van de actieve vloot van riviercruiseschepen plaats in Europa. Zo zijn er steeds meer 135 meter schepen in de vaart. In 2015 waren er 801 aanlopen in Amsterdam, in 2018 waren dat er 1172. Riviercruises zijn populair onder bezoekers tussen de 50 en 60 jaar, die geïnteresseerd zijn cultuur en een bovengemiddeld besteedbaar inkomen hebben. De gasten op het schip verwachten een grote mate van dienstverlening en comfort aan boord. De cruises bieden over het algemeen een all-inclusive arrangement. In totaal 2018 waren er in totaal 1,6 miljoen riviercruisepassagiers binnen de EU, een stijging van bijna 15 procent ten opzichte van 2017.

Werkgelegenheid

De toeristisch-recreatieve werkgelegenheid zit verscholen in de totale cijfers van de economie. De gepresenteerde cijfers zijn volgens de R&T standaard van LISA aangedragen. Toerisme is een belangrijke sector in de regio met een aantal grote hotspots. Onderstaand overzicht geeft het aandeel

Overzicht banen in sector Recreatie & Toerisme Zaanstreek-Waterland 2017

	GEMEENTE								
Sector Recreatie & Toerisme	Beemster	Edam en Volendam	Landsmeer	Oost-zaan	Purmerend	Waterland	Wormerland	Zaanstad	Totaal
1. Detailhandel/ groothandel	10	24	2	6	63	5	8	189	307
2. Logiesverstrekking	65	302	5	153	17	186	64	232	1024
3. Horeca	104	609	101	122	1005	297	174	2052	4464
4. Vervoer	4	66	27	18	94	62	13	385	669
5. Cultuur, recreatie en amusement	17	106	38	28	173	44	10	518	934
6. Sport	38	122	38	11	156	52	45	326	788
7. Overig T&R	6	31	39	21	79	116	30	299	621
Banen Recreatie&Toerisme	244	1.260	250	359	1.587	762	344	4.001	8.807
Aandeel R&T %	2,8%	14,3%	2,8%	4,1%	18,0%	8,7%	3,9%	45,4%	100,0%
Banen totaal	3.632	15.528	3.556	3.873	27.356	4.586	4.826	65.068	128.425
Aandeel banen %	2,8%	12,1%	2,8%	3,0%	21,3%	3,6%	3,8%	50,7%	100%

Bron: Provincie Noord-Holland (2017) afkomstig uit Lisa Database 2019

van de werkgelegenheid in alle gemeenten van Zaanstreek-Waterland weer. In totaal zijn er in 2017 ruim 8.800 banen in deze sector.

Effect van online winkelen consumenten op vitale winkelgebieden
De detailhandel is een enorm belangrijke factor in de Nederlandse economie. Vanuit 95 duizend fysieke winkels, waarvan ruim zeventigduizend non-food-winkels, en 32 duizend webwinkels creëren meer dan honderdduizend unieke ondernemers ruim 105 miljard euro omzet. In de Nederlandse detailhandel werken bijna achthonderdduizend mensen. Ondanks de bevolkingsgroei en economische groei is er door online winkelen minder winkelvastgoed nodig is. Daarbij verandert de demografie door vergrijzing, urbanisatie en de toename van eenpersoonshuishoudens en daardoor worden gewoonweg minder non-food spullen gekocht. Dat veel retailers het lastig hebben komt ook omdat het aantal webwinkels de afgelopen jaren explosief gestegen is naar ruim 32 duizend. In 2017 was de online retailomzet bijna twintig procent hoger dan in 2016 en de groei is er nog lang niet uit. Het online omzetaandeel van supermarkten is nog zeer beperkt, maar groeide in het laatste kwartaal van 2017 met ruim vijftig procent bovengemiddeld hard. Fysieke winkels moeten een sterk attractieve omgeving zijn waar de consument graag blijft komen, door blijvend te innoveren en voortdurend waarde toe te voegen op het gebied van beleving in de winkel en expertise van medewerkers.

Verminderd economisch perspectief boeren
Volgens de laatste cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) zijn er 53.919 boeren in Nederland in 2018. Inmiddels zal het aantal minder zijn, want per dag stoppen gemiddeld drie boerenbedrijven. Die trend is al jaren aan de gang. Het gemiddelde inkomen in de agrarische sector was vorig jaar 42.000 euro, maar fluctueert jaarlijks. Een mislukte oogst of een hoge melkprijs kunnen van jaar tot jaar voor flinke inkomensschommelingen zorgen. Desondanks gaan er niet veel boeren daadwerkelijk failliet. Niet voor niets is het adagium onder boeren ‘arm leven, rijk sterven’. Zeker akkerbouwers en melkveebedrijven hebben voor miljoenen euro’s vermogen. Dat is de grond die ze bezitten. Dat is een stevige en vaak noodzakelijke buffer.

Nederlandse boeren produceren veel meer dan we in Nederland kunnen opeten. Nederland is een agrarische grootmacht in de wereld en een van de grootste voedselexporteurs ter wereld. Het economisch belang van de sector is groot. Boeren en tuinders produceerden voor een kleine 30 miljard euro aan landbouwproducten. In totaal werken er ruim 600.000 mensen in banen die direct afhankelijk zijn van de agrarische productie. Elke boer houdt dus ruim tien mensen aan het werk in Nederland.

De huidige stikstofcrisis zorgt voor veel onzekerheid bij de boeren. De noodzaak van een beter passende veehouderij is niet te ontkennen. De afgelopen jaren zijn vooral oplossingen in technische maatregelen gezocht, die onvoldoende toereikend bleken te zijn. Deze technieken drijven de kostprijs van agrarische producten verder op. Intensivering en schaalvergroting zijn het gevolg. Een deel van de boeren valt af door dit beleid. Zo is het aantal boeren sinds het jaar 2000 bijna gehalveerd.

Voor de toekomst zal de agrarische sector keuzes moeten maken. De stikstofcrisis biedt zo ook een kans om de nodige omslag te maken in de landbouw naar een systeem dat binnen klimaat- en milieugrenzen opereert en op deze manier boeren eindelijk een eerlijk toekomstperspectief te bieden. Daar is zowel onze natuur, het klimaat als de boer en de leefbaarheid van ons platteland uiteindelijk bij gebaat.

Kansen in de landbouwsector liggen dichtbij huis: met het omschakelen naar circulair produceren kan duurzaam voedsel geproduceerd worden voor de omliggende dorpen en steden in plaats van de wereldmarkt. Deze wijze van streekproductie zou ook verder vercommercialiseerd kunnen worden als agri-toerisme.

Sociaal-cultureel

Wekelijks hebben Nederlanders van 12 jaar en ouder bijna 44 uur vrije tijd, dit is zo'n 6,5 uur per dag. De tijdstippen waarop gewerkt en ontspannen wordt, vallen binnen de traditionele tijdsvlakken. Avond en weekenden worden besteed aan vrijetijdsactiviteiten. De wijze van invulling verschilt behoorlijk per levensfase. Jongeren vullen de tijd met sport, spel en media-activiteiten. Mensen ouder dan 65 jaar besteden veel tijd aan vrijwilligerswerk, wandelen, fietsen, hobby's en media. De laatste jaren is een verandering gaande over de wijze waarop vrije tijd en (buiten)sport beleefd kan worden. De behoefte is er voor meer en gevarieerde recreatie-extensieve ontspanning in de openlucht, intensieve en uitdagende belevenissen en veel sport en spel. Gezondheid en bewegen zijn terugkerende thema's die meer en meer in ontwikkeling zijn binnen onze samenleving. Allerlei vormen van verblijfs-arrangementen zijn in trek, bij voorkeur gecombineerd met keuze in overnachtingsmogelijkheden.

Zaanstreek-Waterland kan worden gezien als de recreatieve tuin van Amsterdam en – natuurlijk – van en voor haar eigen inwoners. Het landschap, waarvan de agrarische sector een belangrijke drager is, vormt een aantrekkelijke basis voor tal van recreatieve activiteiten. Het is een groen gebied, met mogelijkheden voor fietsen, wandelen en kleine en grote watersport. Met de groei van de inwoners stijgt ook de behoefte aan ruimte voor recreëren en ontspanning. De groene gemeente Wormerland biedt hier mogelijkheden voor de inwoners uit de metropool Amsterdam. Voor de toeristische bedrijvigheid in Zaanstreek-Waterland is de binnenlandse bezoeker overigens de primaire doelgroep.

Technologisch

Nederland is koploper in het dagelijks gebruik van internet. 90% van de inwoners gebruikt het dagelijks. Steeds meer mensen zijn actief op sociale media. Gebruikte in 2012 62% van de bevolking één of meer vormen van sociale media, in 2018 groeide dat naar 85%. Vooral het uitwisselen van berichten met bijvoorbeeld WhatsApp is toegenomen. In 2019 wordt gemiddeld bijna 2,5 uur per dag besteed op social media. 60 procent zegt constant in verbinding te zijn met hun sociale kanalen. Facebook is wereldwijd nog steeds het populairst. Daar wordt 58 minuten per dag aan besteed. Instagram komt met 53 minuten per dag op de tweede plek. We besteden gemiddeld 3 minuten per dag op Twitter en dit is daarmee het minst populaire platform. Gebruikers geven aan dat ze sociale media voornamelijk gebruiken om op de hoogte te blijven van actuele gebeurtenissen en nieuws. Een andere reden is om in contact te zijn met vrienden en te kijken wat zij aan het doen zijn. Bijna een derde van de mensen gebruikt sociale media voor onderzoek of om producten te vinden om te kopen. Ook het delen van foto's en video's is populair. Hiermee is sociale media een grote beïnvloeder.
Megatrends in technologie zitten rond het internet of things: herkenningstechnologie, virtual & augmented reality, robotisering, artificial intelligence, chatbots, big data, open API's, drones, voice and blockchains.

In 2019 zijn er rond de 550.000 e-bikes in Nederland. De opmars gaat razendsnel. Inmiddels zijn bij Fietsenwinkel.nl al twee van de drie verkochte fietsen elektrisch aangedreven. Het marktaandeel van de e-bike is inmiddels 40 procent. En dat zijn echt niet meer alleen vijftig- of zestigplussers. Jonge moeders, schoolgaande kinderen, maar ook forenzen en sportieve fietsers maken steeds vaker de overstap naar een fiets met trapondersteuning. De e-bike ontwikkelt zich als een serieus woon-werk vervoersalternatief van de auto en het OV.
De cosmetische verandering die de e-bike heeft ondergaan heeft hier ongetwijfeld een sleutelrol in gespeeld. De e-bikes van nu zijn vaak sportieve fietsen en steeds moeilijker te onderscheiden van gewone fietsen. Elektrische mountainbikes, (retro) stadsfietsen met dikke banden en bagagerek aan het stuur, speed pedelecs en zelfs elektrische racefietsen: je kunt het zo gek niet bedenken of ze zijn er tegenwoordig. En juist die introductie van verschillende fietsvormen en -functies hebben de acceptatie van de e-bike enorm vergroot.

Circulaire en deeleconomie
Ook de overstap naar een circulaire economie neemt toe. Grondstoffen raken uitgeput en er wordt steeds meer hergebruikt. Nieuwe vormen van ICT verkleinen de wereld en beïnvloeden onze werkwijze en het fileleed. We gaan steeds makkelijker delen; gedeelde auto's, kantoorruimtes en openbaar vervoer wordt gemeengoed. De deeleconomie heeft de wind mee. Ook in een vaarcultuur als Nederland kon je er bijna op wachten: een deelplatform voor boten. Varen wordt zo toegankelijker, en voor de samenleving is het duurzamer.

Duurzame trends

Een van de belangrijkste opgave is de overgang naar duurzame vormen van energie; zonne-energie, windenergie, energiebesparing. Deze nieuwe vormen van energie vragen om een eigen ruimtebeslag binnen de cultuurhistorie van het landschap. Laadpalen voor elektrische auto's en fietsen vormen een nieuw element in het straatbeeld.

Duurzaamheid is een breed begrip met veel verschillende invalshoeken. Vanuit recreatie en toerisme bekeken ligt de focus op de energietransitie en circulaire ontwikkeling. Deze hebben een mogelijke invloed op de groene ruimte. Denk hierbij aan locaties voor zonneakkers, geothermie, energieopslag, waterberging voor piekopvang, CO2-reductie en duurzame landbouw. Deze duurzame ambities zullen gestroomlijnd moeten worden met de openheid van het landschap en de recreatie- en natuurwaarden. De Zaanstreek heeft jarenlang gedraaid op windenergie. Dit biedt inspiratie in de zoektocht naar duurzame vormen van energieopwekking.

Veenweidegebieden in het westen van Nederland kampen moeten lastige keuzes maken rondom de vernattingsproblematiek, die van invloed zijn op de huidige natuurwaarden De regelgeving Natura 2000 beschermt kwetsbare natuurgebieden en daarmee waardevol voor natuurbeleving en authenticiteit. Tot slot regent het steeds vaker en harder, maar zijn er ook steeds vaker periodes van lange droogte. Dit vraagt om minder verharding of ander innovaties.

Politieke en beleidsmatige trends

In de toekomstvisie Perspectief Nederland 2030 wordt gestreefd naar een toekomstbestendig toeristische branche waarin bezoek bijdraagt aan welzijn en welvaart van alle Nederlanders. Samenwerking tussen ondernemers, bewoners, experts en bestuurders staat centraal voor de ontwikkeling van toekomstig beleid. Provincies zijn verantwoordelijk voor een verdere uitwerking tot een Actieagenda.
De raad voor de leefomgeving en infrastructuur schrijft in haar advies Waardevol toerisme, onze leefomgeving verdient het dat de rijksoverheid meer de regie moet nemen op toerisme, met aandacht voor economie, leefomgeving en samenleving.
De bereikbaarheid in de regio Noord-Holland en Flevoland staat onder druk. Onderzoeken laten zien dat de groei van het aantal reizigers en de geplande realisatie van een groot aantal nieuwe woningen tot knelpunten in de verkeersstromen leiden als niet wordt ingegrepen. De samenwerkende overheden in Noord-Holland en Flevoland hebben daarom een gezamenlijke ambitie ontwikkeld: het 'Regionale OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland'. Het toekomstbeeld omvat een voorkeursnetwerk 2040, dat bestaat uit vele maatregelen en projecten met als basis hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV) voor tram, bus, metro en trein. Het gaat daarbij om het realiseren van een schaalsprong in het openbaar vervoer, door nieuwe verbindingen en het versterken van bestaande verbindingen. De snelheid van het reizen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling worden daarmee verhoogd.

Op elke corridor wordt ingezet op de combinatie van frequente sprinters en intercity's. Voorbeelden zijn een intercity tussen Almere-Hilversum-Utrecht, directe verbindingen van Hoorn en Alkmaar met Schiphol én een verhoging van de frequentie van de treinen. Het voorkeursnetwerk bevat een HOV-verbinding tussen Haarlem en Schiphol-Noord. Ook zijn er ruim dertig verschillende projecten voor versterking van het hoogwaardige busnetwerk opgenomen, waaronder op korte termijn verdiepend onderzoek naar HOV in de Zaancorridor.

Bijlage 4:

Toelichting op beleidsmatige context van de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028

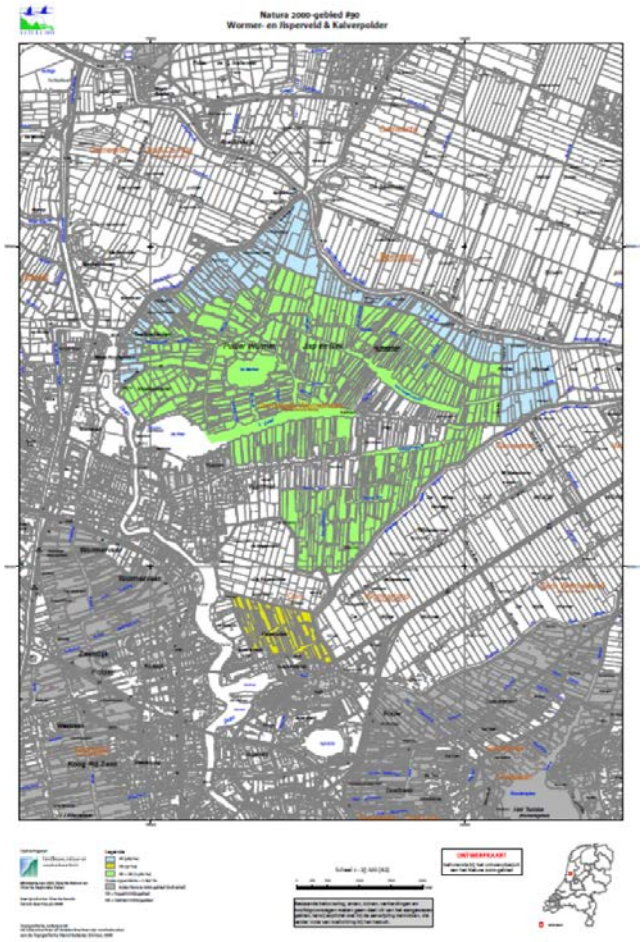
Er zijn vele beleidskaders van invloed op de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028. Onderstaand volgt een nadere toelichting en beschrijving.

Perspectief bestemming Nederland 2030

In 2018 heeft NBTC Holland Marketing Perspectief 2030 gelanceerd, een nieuwe visie op de bestemming Nederland. De verwachting is dat richting 2030 het aantal bezoekers groeit met 50% (van 18 naar 29 miljoen per jaar). Het merendeel zal ook Amsterdam en omstreken willen bezoeken. Om deze groei in vraag naar toerisme beter te managen is er een nieuwe, brede aanpak nodig. Uitgangspunt is daarbij dat de lusten en lasten in balans zijn en alle Nederlanders profiteren van toerisme, dus zowel bewoners, bezoekers als bedrijven. In Perspectief Nederland wordt toerisme als instrument beschouwd om de Nederlandse identiteit te versterken, leefbaarheid en sociale cohesie te bevorderen, duurzaamheidsdoelstellingen te halen en werkgelegenheid, inkomen en zelfstandigheid te creëren. Dit vraagt om meer aandacht voor (bestemmings-) management waarbij vraag en aanbod passend afgestemd moeten worden op lokaal niveau/draagkracht. Met het oog op de ligging van de gemeente Wormerland ten opzichte van Amsterdam, is de ontwikkeling van een toekomstbestendig en passend toeristisch beleid noodzakelijk. Bereikbaarheid, gastvrijheid en verduurzaming zijn hierin belangrijke bouwstenen, zowel voor Nederland breed als voor Wormerland in het bijzonder.

Natuurregelgeving – Natura 2000 gebied en Natuurnetwerk Nederland

Wormerland heeft een groot gebied vol met prachtige landschappen en uitermate bijzondere natuur; uniek voor Nederland én Europa. Het is belangrijk om bijzondere natuur te beschermen en te versterken. Om deze redenen is het Wormer- en Jisperveld, Schaalsmeerpolder, De Enge Wormer en de



Natura 2000 gebied Wormerland

Wijdewormer vastgelegd als Natura 2000 gebied (Europa), als onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (NNN) of als Weidevogelleefgebied. Het belang van de natuur staat voorop bij de recreatieve en toeristische ontwikkeling. De kaders van deze regelgeving zijn van invloed op deze nota Recreatie en Toerisme Wormerland 2028. Onderstaand is op de kaart te zien welke delen van Wormerland als Natura 2000-gebied zijn vastgesteld (groen en blauw).

Provinciale bufferzone Amsterdam-Purmerend

Een bufferzone is een gebied in Nederland dat door de rijksoverheid aangewezen is om stedelijke gebieden ruimtelijk te scheiden en daarmee gevrijwaard zijn van grootschalige bebouwing. Deze Provinciale bufferzone staat beschreven als artikel 24 in de Ruimtelijke Verordening van de Provincie Noord-Holland (PRV). De PRV is een kader stellend instrument van de provincie voor gemeenten. De bufferzone is een begrensd gebied dat geen nieuwe

bebouwing toestaat voor onder andere de bestemmingen: wonen, detailhandel en bedrijven. Op deze manier wordt het gebied zo open en groen mogelijk gehouden. De ruimtelijke kwaliteit wordt daarmee beschermd en de dagrecreatie functie kan worden versterkt. Het artikel 24 maakt daarom uitzonderingen voor natuurbeheer en kleinschalige horeca (restaurant, café, hotel en een kampeerbedrijf).
De Provinciale bufferzone is van toepassing op grote delen van de gemeente Wormerland. Op onderstaande kaart is deze donker gekleurd.

Rijksbufferzone in groen in omgeving Zaanstreek-Waterland

Provinciaal en regionaal recreatie en toerisme

De provincie Noord-Holland zet hoog in op recreatie en toerisme, steeds in samenhang beschouwd met het landschap. De provincie streeft naar duurzaam ruimtegebruik en duurzame vormen van recreatie en heeft hiervoor verschillenden nota's en handreikingen opgesteld. De provincie stimuleert de verdere ontwikkeling van waterrecreatie. Dit is in de visie op waterrecreatie 2030 verder uitgewerkt. De riviercruise in Zaandam en Amsterdam blijft naar verwachting groeien en breidt uit naar Alkmaar. Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma zijn regionale-ambitiekaarten opgesteld. Langs de wateren in Wormer zijn diverse passantenplaatsen voorzien om de lokale voorzieningen te versterken. Voorzieningen, zoals aanlegsteigers die ook voor mindervaliden goed toegankelijk zijn is een van de provinciale ambities. Daarbij is het opwaarderen van de Poelsluis als ook de Bartelsluis benoemd om bestaande verbindingen te verbeteren of te herstellen. Met deze visie kan uitvoering worden gegeven aan de waterambitiekaart.

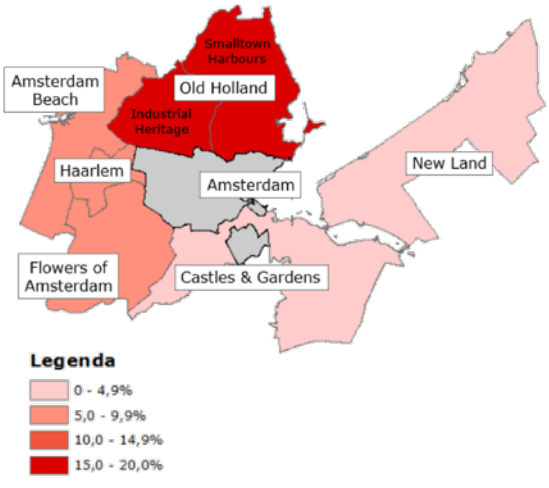
Provinciaal en regionaal woonbeleid

Voor de periode 2017-2027 geldt voor de regio Zaanstreek-Waterland een grote behoefte aan woningen in alle marktsegmenten. Tot 2040 zijn in de Metropoolregio Amsterdam nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen. Dit betekent tevens een stijgende behoefte aan groene ruimte om te recreëren, te bewegen en te ontspannen.

Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025

Met de Strategische Agenda en bijbehorend actieprogramma stellen de overheden binnen de MRA gezamenlijk doelen voor een duurzame groei en spreiding van toerisme. Deze doelen vereisen een regionale inzet en/of afstemming. Bezoekers aan de metropoolregio Amsterdam (MRA) zorgen momenteel voor een toegevoegde waarde van 11 miljard euro per jaar. Er zijn circa 80.000 mensen in de MRA werkzaam in de toeristische sector. Groei van toerisme is economisch gezien belangrijk voor de MRA, maar geeft ook druk op de leefbaarheid van bewoners en bedrijven. Deze belangen staan inmiddels centraal in de uitvoering van het actieprogramma.

In onderstaande afbeelding is de MRA-regio verdeeld in vijf thema-gebieden. Het gebied Old-Holland is de regio Zaanstreek-Waterland. De kleuren refereren aan de groei van bezoekers de afgelopen vijf jaar.



Economische Visie & Agenda Zaanstreek-Waterland 2018-2022

Zaanstreek-Waterland is een belangrijke deelregio van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De economie draait er op volle toeren. De economische visie is gericht op stimulering van de onderlinge samenwerking om projecten sneller en efficiënter tot stand te brengen. In de ZaWa economische agenda voor 2018-2022 is het versterken van toerisme in Zaanstreek-Waterland opgenomen als één van de vijf thema's. Projecten zijn gericht op drie aandachtsvelden:

1. ***Oplossen van knelpunten in recreatieve routes***
   Infrastructurele kansen en knelpunten op het gebied van openbaar vervoer, fiets- wandel- en vaarverbindingen worden in kaart gebracht en de recreatiemogelijkheden in de regio worden versterkt. Spreiding van bezoekers wordt gestimuleerd door de inzet van fietsverhuur of deelfietsbeheerders. Er is ook aandacht voor nog ontbrekende oplaadfaciliteiten voor elektrische fietsen.

2. ***Afstemming over marketing en promotie***
   De marketinginspanningen hebben tot doel om de bezoeker te verleiden om (langer) in de regio te verblijven. Daarnaast wordt extra aandacht besteed aan de recreatieve en toeristische informatievoorziening. Hiervoor wordt een regionale marketingstrategie ontwikkeld.

3. ***Het creëren van extra (kwalitatieve) verblijfsaccommodaties***
   De regio streeft naar nieuwe verblijfsaccommodaties op toeristisch aantrekkelijke locaties, die kenmerkend zijn voor de regio. Denk hierbij aan de dorpen, aan het water of in het groen, die kwaliteit en meerwaarde toevoegen aan het bestaande aanbod. Daarnaast wordt aandacht besteed vakantieverhuur (Airbnb), toeristenbelasting, parkeertarieven en touroperators.

Amsterdam-Wetlands: Vitaal platteland

In het Interbestuurlijk Programma (IBP) werken Rijk, provincie, gemeenten en waterschappen samen bij het aanpakken van een aantal grote maatschappelijke opgaven. Eén van die opgaven is een vitaal platteland. 15 gebieden in Nederland, waaronder Amsterdam Wetlands (=Laag-Holland) zijn begin 2019 in de gelegenheid gesteld een gezamenlijk gebiedsplan te maken voor het realiseren van doelen voor natuur en waterkwaliteit. Hiervoor wordt in totaal € 40 miljoen ter beschikking gesteld voor kennis, onderzoek, experimenteerruimte of financiering van projecten.

Voor Amsterdam Wetlands wordt een recreatief programma ontwikkeld gericht op onderzoek, een kansenkaart en aanjaagprojecten, alles in harmonie met bewoners en natuur. Recreatie Noord-Holland is als projectleider aangesteld. Uitvoeringsorganisatie.

Collegeprogramma Gemeente Wormerland 2018-2022, voor elkaar

Naast het opstellen van een beleidsnota recreatie en toerisme staan ook andere onderwerpen op de planning die gerelateerd zijn aan recreatie en toerisme. Denk hierbij aan: omgevingsvisie, een open en groen cultuurlandschap, visie op transformatie Zaanoever, nota economisch beleid, erfgoednota, plan van aanpak behoud veenweidegebied, nieuwe gezondheidsnota, onderzoek verduurzaming sporthal en zwembad en een groenstructuurvisie. De nota's die inmiddels opgesteld zijn worden hieronder kort toegelicht.

Omgevingsvisie Wormerland (nog op te stellen vanaf 2021)

De nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028 wordt geïntegreerd in de nog op te stellen omgevingsvisie voor gemeente Wormerland. Vanaf 2020 zal er vooruitlopend op deze visie al integraal gewerkt gaan worden. Nieuwe relevante initiatieven zullen aan het recreatieve/toeristische kader worden getoetst.

Structuurvisie Wormerland (2025)

In de structuurvisie 2025 wordt de ruimtelijke visie geschetst van drie landschappelijke eenheden in Wormerland: het veenweidegebied, de kernen en linten en de droogmakerijen. Voor de recreatieve en toeristische ontwikkeling is de balans en verbinding van deze gebieden met elkaar belangrijk. De bezoeker ziet immers geen grenzen en wil kunnen kiezen uit een aantrekkelijk palet van voorzieningen en activiteiten om een leuke dag te hebben.
is de ambitie voor de gemeente vastgelegd in drie hoofdopgaven. Het veenweidegebied is het unieke open landschap met hoge natuurwaarden, maar vormt eveneens een onderdeel van het regionale recreatieve routenetwerk. Met oog voor de natuur- en landschapswaarden is het veenweidegebied toegankelijk voor verschillende kleinschalige vormen van extensieve recreatie, passend bij het karakter van het landschap.

Van de kernen en de linten vormt Wormer de hoofdkern met een uitgebalanceerd voorzieningenniveau in het centrum, een duurzame woon- en werkomgeving en een nieuw dynamisch stedelijk gebied langs de Zaan. In de historische panden wisselen wonen, werken, horeca en recreatie elkaar af.

Naast de hoofdkern vormen de kleinere kernen Neck, Jisp, Oostknollendam en Spijkerboor elk een eigen unieke woonwereld met toegesneden voorzieningen op het gebied van zorg en welzijn. De visie beschrijft een verscheidenheid aan dorpse, stedelijke en industriële woonmilieus, waarbij recreatie en bedrijvigheid een verbindend element zijn. De raad wil deze elementen behouden en versterken zodat er een uitgebalanceerd voorzieningenniveau mogelijk blijft. De droogmakerijen vormen het agrarisch productiegebied voor de gemeente. Agrariërs hebben hier alle ruimte om een duurzame en klimaatbestendige bedrijfsvoering voort te zetten. Een duurzame agrarische productie met oog voor de toekomst en ruimte voor verbreding van de agrarische sector voert hier de boventoon.

Ontwikkelvisie Zaanoever Wormer (2019)

Begin 2019 is een ontwikkelvisie Zaanoever opgesteld voor het versterken van wonen, werken en bezoeken rondom de Zaanoever. Drie sleutelgebieden zijn uitgewerkt: Recreatieve Rust, Zaanse Zaken en Wormers Welkom. Elk gebied heeft ook betrekking op de nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2028 en is in hoofdstuk 3 toegelicht.

Groenstructuurvisie Wormerland 2027

Groen geeft elk dorp een vriendelijke aanblik en een eigen gezicht met een eigen karakter. Uitgangspunt van deze visie is het realiseren van een duurzame en samenhangende groenstructuur die lange tijd beeldbepalend is. Belangrijke thema's zijn beleven, vergroenen, vernieuwen en biodiversiteit.
Allen dragen bij aan een aantrekkelijke woon- en bezoekomgeving, wat een langer verblijf stimuleert en herhaalbezoek aanmoedigt.

Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan Wormerland (2008-2015)

In deze beleidsnota worden onder andere het gemotoriseerd vervoer, de aansluitingen op regionale netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets, het parkeren en veiligheid behandeld. Infrastructurele aspecten zijn belangrijke voorwaarden voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Wormerland.

Nota Grondbeleid (2008).

In de nota Grondbeleid 2008 heeft de raad geformuleerd dat zij een facilitair grondbeleid voert. De gemeente beperkt zich tot de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit en het begeleiden van de ruimtelijke procedures.

Woonvisie 2017-2025

In mei 2017 is de gemeentelijke woonvisie vastgesteld. De komende jaren zijn 1.000 nieuwe woningen nodig in Wormerland. Hiermee neemt ook het belang van voorzieningen in de gemeente toe en stijgt de druk op leefbaarheid en het recreatieve groen.

Gezondheidsnota "Gezondheid Telt"

De invloed van 'bewust leven' groeit en wordt ook beschreven in de gezondheidsnota "Gezondheid Telt" meer nadruk op sport, gezondheid, leefstijl en de leefomgeving. De nota is in 2018 vastgesteld.

Bijlage 5

Confrontatiematrix Wormerland

In onderstaande confrontatiematrix zijn de sterktes, kansen, zwaktes en bedreigingen vanuit recreatief-toeristisch perspectief voor Wormerland weergegeven en tegen elkaar afgezet. Dit betreft een momentopname 2019.

In de analyse en beoordeling is uitgegaan van ontwikkelingen die op korte en middellange termijn kansrijk en realiseerbaar zijn. De beoordeling is uitgevoerd aan de hand van drie categorieën:

+ = ontwikkelen
● = mogelijk op termijn ontwikkelen
– = niet relevant of met veel hobbels

Confrontatiematrix Wormerland

		KANSEN									BEDREIGINGEN					
		Potentieel van bezoekers	Behoefte inwoners MRA recreactief groen	Toename behoefte authenticiteit en beleving	Opkomst smart mobility: e-bike, deelapps	Groeiende focus op duurzaamheid	Aandacht gezond en actief leven	Groei social media & e-tourism	Groeiend aantal 55+ers	Bescherming Natura 2000	Druk op leefbaarheid en recreatieve groen	Bodemdaling veenweidgebied	Online winkelen neg effect winkels	Spanningsveld energietransitie met landschapswaarden	Verminderd economisch perspectief boeren	Natura 2000 + bufferzone beperkend voor ontwikkelingen
STERKTEN	Rijke historie van industrialisatie en erfgoed te zien en beleven : verhalen, pakhuizen, lintbebouwing, molens	+	–	+	+	–	–	●	+	–	–	–	–	●	–	●
	Divers open landschap met hoge natuurwaarden: veenweide, water, droogmakerij, polder, verkaveling	+	+	+	+	+	+	●	+	+	+	+	–	+	+	–
	Kennis beschikbaar om verhaal/historie landschap te vertellen	+	–	+	–	+	–	●	+	+	–	+	–	+	+	–
	Wormer- en Jisperveld met weidevogels	●	●	–	+	+	–	●	–	+	+	+	–	+	–	–
	Inwoners kernen: trots, betrokken, bevlogen, dragers dorpsgevoel	–	–	+	–	–	–	–	+	–	–	–	+	–	–	–
	Bestuurlijke ambities ontwikkeling Zaanoever	–	–	+	–	+	–	–	–	+	+	–	–	+	–	+
ZWAKTEN	Wormer mist aantrekkelijk centrum	●	–	●	–	–	●	–	+	–	–	–	+	–	–	–
	Gebrekkige fietspaden voor rondje Wormerland	+	+	●	+	+	+	–	+	+	+	–	-	–	+	●
	Beperkt toeristisch/ recreatief aanbod	+	+	+	–	–	+	–	+	●	+	–	+	–	+	+
	Basisvoorzieningen onvoldoende op orde	+	+	+	–	–	+	–	+	+	+	–	–	–	+	–
	Gebied Wormerland onbekend in de regio	+	+	+	+	–	–	+	+	●	+	–	–	–	–	–

Bijlage 6

Marktpotentieel voor aanbieders in Wormerland

Verblijfsrecreatie hotels

Karakteristieken: toeristisch B (periferie Amsterdam), beperkt aanbod, seizoensbezoek, accent op binnenlandse markt, goede OV ontsluiting is belangrijk m.n. voor toeristische markt

Marktontwikkelingen:

+ Markt groeit hard.
+ Toeristische markt biedt extra kansen.
+ behoefte aan bijzondere overnachtingslocaties, authenticiteit en beleving

Meerjarig overzicht van aantal kamers in hotels en pensions in Zaanstreek-Waterland voor de periode 2010 t/m 2016

Verblijfsrecreatie kampeer/ bungalow/ camper/ vakantieverhuur

Karakteristieken: toeristisch B, geen bungalowparken voor verhuur, beperkte mogelijkheden voor camperbezoeker (bereikbaar en OV), maar weinig aanbod in gemeente en omgeving, seizoen gebonden, prijsgevoelig, primair binnenlandse markt.

Marktontwikkelingen:

-/- markt stagneert in het algemeen (lichte groei voor bungalows), kwaliteit op veel plekken onder druk.
+ campermarkt (binnenlands en inkomend) groeit.
+ groeiende populariteit glamping en nog weinig aanbod in regio
+/+ sterke toename aanbod woningen voor vakantieverhuur

Aantal kamers in hotels en pensions Zaanstreek-Waterland

Kamers per gemeente	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beemster	59	57	56	68	68	68	70
Edam-Volendam	265	263	190	190	190	190	190
Landsmeer	0	0	0	0	0	0	0
Oostzaan	0	4	4	4	4	4	147
Purmerend	108	108	108	100	103	103	103
Waterland	38	122	38	11	156	52	788
Wormerland	13	13	16	16	16	16	16
Zaanstad	264	358	285	387	494	494	472
Hotels & Pensions	**1009**	**1111**	**961**	**1074**	**1184**	**1184**	**1307**
waarvan:							
(v/h) ISW-regio	745	749	672	683	686	686	688
Zaanstad+Oostzaan	264	362	289	391	498	498	619

Bron: HorecaDNA. Bewerking: LAgroup, 2017

Fiets-, wandel- en waterrecreatie

Beschrijving: bewoners en watersporters met eigen boot of steiger, huurders van sloepen of fluisterboten, kleine watersport, recreanten per fiets of wandelaars binnen (routes in) het polderlandschap.

Karakteristieken: verbonden met aanbod in omgeving, zelf geen beschikking over jachthavens, weinig passantenplekken en steigers, goede fietsmogelijkheden, wandelen minder geschikt, beperkt aanbod ruiterroutes, accent zomerseizoen, grote verschillen in doelgroepen en motieven.

Marktontwikkelingen:

+ groei in boot/sloepverhuur, kleine watersport.
+ groei in fietsmarkt, verdere afstanden, breder aanbod.
+ ook groei in snelvaren en waterfun, maar aantal locaties is (nog) beperkt.
+ veel particulier bootbezit in Wormerland

-/- er is weinig ruimte voor passantenplekken

Cultuurhistorie en erfgoed

Beschrijving: beleving en storytelling in monumenten, musea en landschap

Locatie: ligging aan de Zaan, naast de Zaanse Schans, lintdorpen en het Wormer- en Jisperveld

Karakteristieken: jaarrond, mix herkomstmarkten en doelgroepen.

Marktontwikkelingen:

+ groei aandacht voor historische bezienswaardigheden en beleving/storytelling hierbij
+ belangrijke thema's: divers open landschap, veenweidegebied, industrialisatie, droogmakerijen
+ behoefte aan dag-arrangementen

Trekvogelpad - etappe 3

Evenementen

Beschrijving: zowel grootschalige (economische impact) als kleinschalige (leefbaarheid/verbondenheid) evenementen.

Karakteristieken:
Accent zomerseizoen, locaties alleen geschikt voor kleinschalige evenementen, al dan niet passend binnen DNA /identiteit.

Er zijn beperkt locaties beschikbaar: evenemententerrein De Groene Wig en sporthal De Spatter in Wormer. Daar gelden beperkingen in aantal dagen, geluid en gebruik.

Marktontwikkelingen:

+ grote markt in regio Amsterdam, maar organisatoren zoeken vanwege restrictief beleid Amsterdam naar andere locaties. Elders afnemend.
+ toename van meerdaagse festivals, waarbij behoefte is aan overnachtingsmogelijkheden.
+ combi van festivalterreinen en openbare ruimte.
-/- eisen/kosten veiligheid, logistiek e.d. steeds hoger.
-/- kopieergedrag, moeilijk om onderscheidende titels/thema's te vinden die passen bij Wormerland.

Colofon

Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028
'Ontdek het landschap, de verhalen en de parels'

Bestuurlijk opdrachtgevers
J.M. Schalkwijk en R.J.G. Berkhout
Ambtelijk opdrachtgever: C. Verberne
Ambtelijk opdrachtnemer: S.J.A. Beumer

Adviseurs
D. Dijs & K.P.G. Dronkert – communicatie
L. van der Meer – participatie
B. Querl & A. Gaydadjiev – extern adviseur
Datum: februari 2020

Fotografen
Saskia Beumer
Jan Piet Bloem
Ronald Goedheer
Larry Kef
Skypictures
Pieter Struiksma
Ed Zijp
iStock.com
Shutterstock.com

Ontwerp & Layout
inpetto-ontwerp.nl

Gemeente Wormerland

www.wormerland.nl

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/05
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21 december 2021
Portefeuillehouder	J.M. Schalkwijk
Opsteller	S.J.A. Beumer
Afdeling/team	Ruimte/Gebiedsontwikkeling
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	45-60 minuten
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme 2022-2028 Wormerland

Kern van het voorstel
Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028. Dit programma bevat concrete acties voor de komende jaren om de ambities uit de Nota Recreatie & Toerisme te realiseren. Hoofddoel is het verder ontwikkelen en versterken van de recreatief/toeristische identiteit van Wormerland, zodat elk jaar meer bezoekers komen die langer verblijven en regelmatig terugkeren. Uiteindelijk zullen economische initiatieven gestimuleerd worden, de werkgelegenheid stijgen en zijn er meer mogelijkheden voor inwoners om dichtbij huis te recreëren. De raad wordt gevraagd in te stemmen met het uitvoeringsprogramma en de kredietaanvraag van € 114.083,- voor de investeringen uit het basispakket toe te kennen.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 vast te stellen; 2. een krediet van per saldo € 114.083,- beschikbaar te stellen voor investeringen die voortvloeien uit het basispakket van dit uitvoeringsprogramma. Dit betreft een bruto investering van € 163.250,- verminderd met € 49.167,- welke we terugontvangen door bijdragen van derden. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten van € 12.371 worden gedekt uit het product Toerisme en Streekmarketing, van de vastgestelde begroting 2022.

Bijlagen
B1. Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 B2. Bijlage 1 onderdeel van B1. Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 B3. Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Een sterke lokale economie is voor Wormerland van groot belang. Het biedt werkgelegenheid en geeft vorm aan een vitale gemeenschap. De sectoren recreatie en toerisme dragen daar zeker ook aan bij. Daarnaast is Wormerland onderdeel van de MRA, waarbinnen ook gezamenlijk vormgegeven wordt aan toeristisch en recreatief beleid. Voor Wormerland was nog geen lokaal beleid geformuleerd. Daarom is in 2020 de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland opgesteld om richting te geven aan de recreatieve/toeristische ontwikkeling van de gemeente. Op deze wijze houden we zelf regie over en geven sturing aan de gewenste ontwikkelrichting. **Doelen** De nota is uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028. Dit programma bevat concrete acties voor de komende jaren om de recreatief/toeristische identiteit van Wormerland te ontwikkelen en versterken door: ➢ het openstellen van het diverse landschap; ➢ het uitdragen van de rijke historie, erfgoed en verhalen; ➢ het bevorderen van fiets- wandel en vaarrecreatie, met accent op duurzaamheid; ➢ het behouden en/of versterken van de vitaliteit van de dorpen (met balans in leefbaarheid - levendigheid); ➢ het verbeteren van het voorzieningenniveau voor een gastvrij bezoek. **Resultaten** We werken eraan om jaarlijks meer bezoekers te trekken die langer verblijven en regelmatig terugkeren. Uiteindelijk zullen economische initiatieven gestimuleerd worden, de werkgelegenheid stijgen en zijn er meer mogelijkheden voor de inwoners om dichtbij huis te recreëren. **Coronacrisis** In februari 2020 zorgt COVID-19 voor een wereldwijde pandemie, met ook enorme gevolgen voor de (internationale) bezoekerseconomie. Nog steeds is het coronavirus niet onder controle, waardoor het werken aan herstel van de sector nog niet op volle toeren opgestart kan worden. De coronacrisis heeft vertraging opgeleverd in de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma, maar ook in de prioritering van de acties en activiteiten. Deze zijn nu vooral gericht op fietsen, wandelen en varen. **Uitvoeringsprogramma** Met het voorliggende uitvoeringsprogramma over recreatie en toerisme wordt invulling gegeven aan het bereiken van de gestelde doelen. Het uitvoeringsprogramma is ingedeeld volgens de drie ontwikkelpijlers die in de Nota Recreatie & Toerisme centraal staan: 1. Beleef het landschap Wormerland 2. Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld 3. Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig Elke ontwikkelpijler is uitgewerkt in diverse speerpunten en onderliggende acties, die vervolgens invulling geeft aan één of meerdere recreatieve/toeristische doelen. De inzet van marketing en promotie is gericht op de ondersteuning van deze drie ontwikkelpijlers en wordt in apart onderdeel uiteengezet. **Prioritering** Zowel de begroting als het investeringsoverzicht 2022-2025 is opgedeeld in een basispakket en een pluspakket. In de prioritering is gekozen om als eerste de basis goed op orde brengen en de quickwins aan te pakken voor alle drie de ontwikkelpijlers.

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Die activiteiten zijn ondergebracht in het basispakket en kunnen binnen de vastgestelde meerjarenbegroting van € 29.171,- per jaar worden uitgevoerd. Ook binnen de begroting vallen de kapitaallasten van de gewenste investeringen uit het basispakket. De raad wordt gevraagd een krediet van € 114.083,- ter beschikking te stellen. Voor een extra versnelling zijn mogelijkheden geschetst in het pluspakket. In het tweede kwartaal van 2022 worden voor het pluspakket aparte voorstellen opgesteld en aan de raad voorgelegd.

Alternatieven (incl. argumenten)
1. Het uitvoeringsprogramma aanhouden, voorzien van aanbevelingen ter aanscherping van het programma. 2. Het uitvoeringsprogramma niet aanvaarden. Dit betekent een forse vertraging van concretisering van de plannen, dat zeker gezien de (voorzichtig) ingezette coronaherstelfase onwenselijk is. 3. Kiezen voor een extra versnelling in recreatief/toeristische ontwikkeling en extra middelen ter beschikking te stellen voor de financiering van het pluspakket.

Risico’s (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Met het uitvoeringsprogramma kan gemeente Wormerland zelf richting en sturing geven aan de recreatieve/toeristische ontwikkeling(en) en kan regie gevoerd worden. Zonder programma zou een te sterke recreatieve/toeristische druk vanuit Amsterdam en/of de MRA richting gemeente Wormerland kunnen ontstaan. Andersom is het risico dat bezoekers Wormerland niet aandoen, zodat niet geprofiteerd wordt van de economische impuls van recreatie en toerisme.

Financiële gevolgen
Toelichting De kosten van de activiteiten uit het uitvoeringsprogramma zijn onderverdeeld in een basispakket en een pluspakket. **Basispakket** De kosten voor uitvoering van het basispakket kunnen binnen de vastgestelde meerjarenbegroting 2022-2025 worden uitgevoerd. Jaarlijks is € 29.171,- begroot. Ook de kapitaallasten van de gewenste investeringen uit het basispakket vallen binnen deze begroting. Daarnaast zijn investeringen gewenst om een duurzame impuls te geven aan het op orde brengen van de basisvoorzieningen en quickwins aan te pakken van de drie ontwikkelpijlers. Denk hierbij aan de uitbreiding van bankjes en versterking van picknick/rustplekken langs recreatieve routes, informatie(borden) over natuur/erfgoed en een impuls te geven in het aanbod. Diverse projecten zijn aangedragen bij Recreatieschap Twiske-Waterland om op te nemen in hun uitvoeringsprogramma en daarmee ook een (financiële) bijdrage in te ontvangen. Tevens stelt provincie Noord-Holland subsidies ten behoeve van waterrecreatie beschikbaar. Voor diverse projecten worden tussen 2021-2024 subsidieaanvragen bij de provincie ingediend. De investeringsbehoefte voor het basispakket tussen 2022-2025 bedraagt € 163.250,-. Hiervan is € 49.167,- terug te ontvangen door bijdragen van derden, zodat er per saldo € 114.083,- wordt afgeschreven. De kapitaallasten van € 12.371,- worden gedekt uit het product Toerisme en Streekmarketing, van de vastgestelde begroting 2022. De raad wordt gevraagd een krediet van € 114.083,- voor de investeringen die voortvloeien uit het basispakket van het uitvoeringsprogramma ter beschikking te stellen. **Pluspakket** Voor een extra versnelling zijn mogelijkheden geschetst in het pluspakket. In het tweede kwartaal van 2022 worden voor het pluspakket aparte voorstellen opgesteld en aan de raad voorgelegd.

Kosten/opbrengsten	29.171,- Exploitatie
Dekking binnen begroting?	Ja Dekking uit budget Toerisme en Streekmarketing
Kosten/opbrengsten	114.083,- Investering
Dekking binnen begroting?	Ja

Financiële gevolgen	
	De kapitaallasten van €12.371,- worden gedekt uit budget Toerisme en Streekmarketing Kredietaanvraag van € 114.083,- voor investeringen basispakket voorleggen aan raad.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
Het uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme is met diverse beleidsafdelingen tot stand gekomen. Tevens is op onderdelen afstemming gezocht met diverse organisaties en stakeholders, zoals: • Recreatieschap Twiske-Waterland • Recreatie Noord-Holland • Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier • Provincie Noord-Holland • Stichting Marketing Zaanstreek • Gemeenten Zaanstreek-Waterland • Vervoerregio Amsterdam • Natuurmonumenten In de uitvoering zal samenwerking in de regio Zaanstreek-Waterland en binnen de MRA worden gezocht, de bezoeker ziet namelijk geen gemeentegrenzen.

Communicatie
Het uitvoeringsprogramma zal via de website gepubliceerd worden. Vervolgens zal er op relevante programmaonderdelen gecommuniceerd worden. Marketing- en promotieactiviteiten voor bezoekers zullen door Stichting Marketing Zaanstreek (SMZ) uitgevoerd worden.

Participatie
Ja Diverse stakeholders zijn geïnformeerd en geraadpleegd in het opstellen van de Nota Recreatie & Toerisme als ook voor het uitvoeringsprogramma. Een stakeholdersanalyse en beschrijving van het participatieproces staat vermeld in de nota. Veel activiteiten zullen in de uitvoeringsfase samen met partners en stakeholders afgestemd en middels coproductie uitgevoerd worden.

Juridische aspecten en beleidskader
Nota Recreatie & Toerisme 2020-2028 Het collegeprogramma 2018-2022 'Voor elkaar'

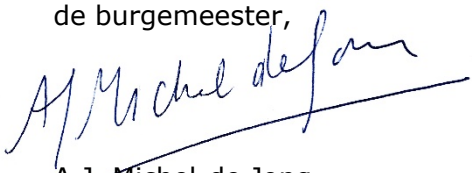
Duurzaamheid en klimaataspecten
Het is gewenst dat recreatieve en toeristische ontwikkelingen en initiatieven duurzaam en klimaat-adaptief zijn. Hier zal scherp op worden toegezien in de beoordeling van plannen.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,



A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme 2022-2028 Wormerland

RV-nummer: 2022/05
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit

1. het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 vast te stellen;
2. een krediet van per saldo € 114.083,- beschikbaar te stellen voor investeringen die voortvloeien uit het basispakket van dit uitvoeringsprogramma. Dit betreft een bruto investering van € 163.250,- verminderd met € 49.167,- welke we terugontvangen door bijdragen van derden. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten van € 12.371 worden gedekt uit het product Toerisme en Streekmarketing, van de vastgestelde begroting 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/05
Datum voorronde	1-2-2022
Datum B&W vergadering	21 december 2021
Portefeuillehouder	J.M. Schalkwijk
Opsteller	S.J.A. Beumer
Afdeling/team	Ruimte/Gebiedsontwikkeling
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	45-60 minuten
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme 2022-2028 Wormerland

Kern van het voorstel
Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028. Dit programma bevat concrete acties voor de komende jaren om de ambities uit de Nota Recreatie & Toerisme te realiseren. Hoofddoel is het verder ontwikkelen en versterken van de recreatief/toeristische identiteit van Wormerland, zodat elk jaar meer bezoekers komen die langer verblijven en regelmatig terugkeren. Uiteindelijk zullen economische initiatieven gestimuleerd worden, de werkgelegenheid stijgen en zijn er meer mogelijkheden voor inwoners om dichtbij huis te recreëren. De raad wordt gevraagd in te stemmen met het uitvoeringsprogramma en de kredietaanvraag van € 114.083,- voor de investeringen uit het basispakket toe te kennen.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 vast te stellen; 2. een krediet van per saldo € 114.083,- beschikbaar te stellen voor investeringen die voortvloeien uit het basispakket van dit uitvoeringsprogramma. Dit betreft een bruto investering van € 163.250,- verminderd met € 49.167,- welke we terugontvangen door bijdragen van derden. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten van € 12.371 worden gedekt uit het product Toerisme en Streekmarketing, van de vastgestelde begroting 2022.

Bijlagen
B1. Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 B2. Bijlage 1 onderdeel van B1. Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 B3. Nota Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Een sterke lokale economie is voor Wormerland van groot belang. Het biedt werkgelegenheid en geeft vorm aan een vitale gemeenschap. De sectoren recreatie en toerisme dragen daar zeker ook aan bij. Daarnaast is Wormerland onderdeel van de MRA, waarbinnen ook gezamenlijk vormgegeven wordt aan toeristisch en recreatief beleid. Voor Wormerland was nog geen lokaal beleid geformuleerd. Daarom is in 2020 de Nota Recreatie & Toerisme Wormerland opgesteld om richting te geven aan de recreatieve/toeristische ontwikkeling van de gemeente. Op deze wijze houden we zelf regie over en geven sturing aan de gewenste ontwikkelrichting. **Doelen** De nota is uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2020-2028. Dit programma bevat concrete acties voor de komende jaren om de recreatief/toeristische identiteit van Wormerland te ontwikkelen en versterken door: ➢ het openstellen van het diverse landschap; ➢ het uitdragen van de rijke historie, erfgoed en verhalen; ➢ het bevorderen van fiets- wandel en vaarrecreatie, met accent op duurzaamheid; ➢ het behouden en/of versterken van de vitaliteit van de dorpen (met balans in leefbaarheid - levendigheid); ➢ het verbeteren van het voorzieningenniveau voor een gastvrij bezoek. **Resultaten** We werken eraan om jaarlijks meer bezoekers te trekken die langer verblijven en regelmatig terugkeren. Uiteindelijk zullen economische initiatieven gestimuleerd worden, de werkgelegenheid stijgen en zijn er meer mogelijkheden voor de inwoners om dichtbij huis te recreëren. **Coronacrisis** In februari 2020 zorgt COVID-19 voor een wereldwijde pandemie, met ook enorme gevolgen voor de (internationale) bezoekerseconomie. Nog steeds is het coronavirus niet onder controle, waardoor het werken aan herstel van de sector nog niet op volle toeren opgestart kan worden. De coronacrisis heeft vertraging opgeleverd in de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma, maar ook in de prioritering van de acties en activiteiten. Deze zijn nu vooral gericht op fietsen, wandelen en varen. **Uitvoeringsprogramma** Met het voorliggende uitvoeringsprogramma over recreatie en toerisme wordt invulling gegeven aan het bereiken van de gestelde doelen. Het uitvoeringsprogramma is ingedeeld volgens de drie ontwikkelpijlers die in de Nota Recreatie & Toerisme centraal staan: 1. Beleef het landschap Wormerland 2. Geniet op het water van de Zaan en het Wormer- en Jisperveld 3. Ontdek de Zaanoever, bruisend en levendig Elke ontwikkelpijler is uitgewerkt in diverse speerpunten en onderliggende acties, die vervolgens invulling geeft aan één of meerdere recreatieve/toeristische doelen. De inzet van marketing en promotie is gericht op de ondersteuning van deze drie ontwikkelpijlers en wordt in apart onderdeel uiteengezet. **Prioritering** Zowel de begroting als het investeringsoverzicht 2022-2025 is opgedeeld in een basispakket en een pluspakket. In de prioritering is gekozen om als eerste de basis goed op orde brengen en de quickwins aan te pakken voor alle drie de ontwikkelpijlers.

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Die activiteiten zijn ondergebracht in het basispakket en kunnen binnen de vastgestelde meerjarenbegroting van € 29.171,- per jaar worden uitgevoerd. Ook binnen de begroting vallen de kapitaallasten van de gewenste investeringen uit het basispakket. De raad wordt gevraagd een krediet van € 114.083,- ter beschikking te stellen. Voor een extra versnelling zijn mogelijkheden geschetst in het pluspakket. In het tweede kwartaal van 2022 worden voor het pluspakket aparte voorstellen opgesteld en aan de raad voorgelegd.

Alternatieven (incl. argumenten)
1. Het uitvoeringsprogramma aanhouden, voorzien van aanbevelingen ter aanscherping van het programma. 2. Het uitvoeringsprogramma niet aanvaarden. Dit betekent een forse vertraging van concretisering van de plannen, dat zeker gezien de (voorzichtig) ingezette coronaherstelfase onwenselijk is. 3. Kiezen voor een extra versnelling in recreatief/toeristische ontwikkeling en extra middelen ter beschikking te stellen voor de financiering van het pluspakket.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Met het uitvoeringsprogramma kan gemeente Wormerland zelf richting en sturing geven aan de recreatieve/toeristische ontwikkeling(en) en kan regie gevoerd worden. Zonder programma zou een te sterke recreatieve/toeristische druk vanuit Amsterdam en/of de MRA richting gemeente Wormerland kunnen ontstaan. Andersom is het risico dat bezoekers Wormerland niet aandoen, zodat niet geprofiteerd wordt van de economische impuls van recreatie en toerisme.

Financiële gevolgen
Toelichting De kosten van de activiteiten uit het uitvoeringsprogramma zijn onderverdeeld in een basispakket en een pluspakket. **Basispakket** De kosten voor uitvoering van het basispakket kunnen binnen de vastgestelde meerjarenbegroting 2022-2025 worden uitgevoerd. Jaarlijks is € 29.171,- begroot. Ook de kapitaallasten van de gewenste investeringen uit het basispakket vallen binnen deze begroting. Daarnaast zijn investeringen gewenst om een duurzame impuls te geven aan het op orde brengen van de basisvoorzieningen en quickwins aan te pakken van de drie ontwikkelpijlers. Denk hierbij aan de uitbreiding van bankjes en versterking van picknick/rustplekken langs recreatieve routes, informatie(borden) over natuur/erfgoed en een impuls te geven in het aanbod. Diverse projecten zijn aangedragen bij Recreatieschap Twiske-Waterland om op te nemen in hun uitvoeringsprogramma en daarmee ook een (financiële) bijdrage in te ontvangen. Tevens stelt provincie Noord-Holland subsidies ten behoeve van waterrecreatie beschikbaar. Voor diverse projecten worden tussen 2021-2024 subsidieaanvragen bij de provincie ingediend. De investeringsbehoefte voor het basispakket tussen 2022-2025 bedraagt € 163.250,-. Hiervan is € 49.167,- terug te ontvangen door bijdragen van derden, zodat er per saldo € 114.083,- wordt afgeschreven. De kapitaallasten van € 12.371,- worden gedekt uit het product Toerisme en Streekmarketing, van de vastgestelde begroting 2022. De raad wordt gevraagd een krediet van € 114.083,- voor de investeringen die voortvloeien uit het basispakket van het uitvoeringsprogramma ter beschikking te stellen. **Pluspakket** Voor een extra versnelling zijn mogelijkheden geschetst in het pluspakket. In het tweede kwartaal van 2022 worden voor het pluspakket aparte voorstellen opgesteld en aan de raad voorgelegd.

Kosten/opbrengsten	29.171,- Exploitatie
Dekking binnen begroting?	Ja Dekking uit budget Toerisme en Streekmarketing
Kosten/opbrengsten	114.083,- Investering

Financiële gevolgen	
Dekking binnen begroting?	Ja De kapitaallasten van €12.371,- worden gedekt uit budget Toerisme en Streekmarketing Kredietaanvraag van € 114.083,- voor investeringen basispakket voorleggen aan raad.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
Het uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme is met diverse beleidsafdelingen tot stand gekomen. Tevens is op onderdelen afstemming gezocht met diverse organisaties en stakeholders, zoals: • Recreatieschap Twiske-Waterland • Recreatie Noord-Holland • Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier • Provincie Noord-Holland • Stichting Marketing Zaanstreek • Gemeenten Zaanstreek-Waterland • Vervoerregio Amsterdam • Natuurmonumenten In de uitvoering zal samenwerking in de regio Zaanstreek-Waterland en binnen de MRA worden gezocht, de bezoeker ziet namelijk geen gemeentegrenzen.

Communicatie
Het uitvoeringsprogramma zal via de website gepubliceerd worden. Vervolgens zal er op relevante programmaonderdelen gecommuniceerd worden. Marketing- en promotieactiviteiten voor bezoekers zullen door Stichting Marketing Zaanstreek (SMZ) uitgevoerd worden.

Participatie
Ja Diverse stakeholders zijn geïnformeerd en geraadpleegd in het opstellen van de Nota Recreatie & Toerisme als ook voor het uitvoeringsprogramma. Een stakeholdersanalyse en beschrijving van het participatieproces staat vermeld in de nota. Veel activiteiten zullen in de uitvoeringsfase samen met partners en stakeholders afgestemd en middels coproductie uitgevoerd worden.

Juridische aspecten en beleidskader
Nota Recreatie & Toerisme 2020-2028 Het collegeprogramma 2018-2022 'Voor elkaar'

Duurzaamheid en klimaataspecten
Het is gewenst dat recreatieve en toeristische ontwikkelingen en initiatieven duurzaam en klimaat-adaptief zijn. Hier zal scherp op worden toegezien in de beoordeling van plannen.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,

A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme 2022-2028 Wormerland

RV-nummer: 2022/05
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 21-12-2021

Besluit

1. het Uitvoeringsprogramma Recreatie & Toerisme Wormerland 2022-2028 vast te stellen;
2. een krediet van per saldo € 114.083,- beschikbaar te stellen voor investeringen die voortvloeien uit het basispakket van dit uitvoeringsprogramma. Dit betreft een bruto investering van € 163.250,- verminderd met € 49.167,- welke we terugontvangen door bijdragen van derden. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten van € 12.371 worden gedekt uit het product Toerisme en Streekmarketing, van de vastgestelde begroting 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier,

I.P. Vrolijk

de voorzitter,

A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2021/9
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	A.J. Michel-de Jong
Opsteller	P. Kauffmann
Afdeling/team	BZ/OOV
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Zienswijze gemeenteraad inzake de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's.

Kern van het voorstel
Zie bijgevoegd bericht van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland aangaande het voorgenomen besluit omtrent de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: Een positieve zienswijze vast te stellen inhoudende de opvatting dat de raad zich kan vinden in de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's, ervan uitgaande dat de oprichting voor de deelnemende gemeenten budgettair neutraal is.

Bijlagen
B1 Brief van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland met het verzoek aan de gemeenteraden inzake wensen en bedenkingen oprichting Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's; B2 Model Ontwerpbesluit van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio B3 Brief veiligheidsberaad van 14-10-2021 B4 Ontwerp reactie van raad aan Veiligheidsregio Zawa

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Zie bijlage B1. waarin de raad in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze uit te brengen op het voornemen van de veiligheidsregio's om een stichting risicobeheer op te richten

Alternatieven (incl. argumenten)
Het alternatief is om niet akkoord te gaan met de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's. Dit alternatief wordt niet voorgestaan omdat dan de voordelen van de oprichting van een stichting niet behaald worden.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Bij niet akkoord gaan vervalt een mogelijkheid tot het behalen van efficiëntie van gezamenlijke inkoop van verzekeringen. Ook vervalt de mogelijkheid om gebruik te maken van het WBF indien brandweermensen onverzekerd letsel oplopen tijdens hun werk.

Financiële gevolgen
Voor de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's brengt de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland de gemeente geen kosten in rekening.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
N.v.t.

Communicatie
De Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland wordt per brief geïnformeerd over de zienswijze van de Raad.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
Artikel 31a, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen De zienswijze betreft sec de oprichting van de stichting. Het bijgevoegde model ontwerpbesluit (B2) heeft dus alleen betrekking op die oprichting en niet op de afhandeling van ongevallen en de gezamenlijke inkoop van een ongevallenverzekering zelf. Dergelijke bedrijfsmatige besluiten van de stichting na oprichting vallen niet onder een zienswijzeprocedure.

Duurzaamheid en klimaataspecten
N.v.t.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Zienswijze gemeenteraad inzake de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's.

RV-nummer: 2022/9
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit

Een positieve zienswijze vast te stellen inhoudende de opvatting dat de raad zich kan vinden in de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's, ervan uitgaande dat de oprichting voor de deelnemende gemeenten budgettair neutraal is.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8-2-2022

de griffier, I.P. Vrolijk

de voorzitter, A.J. Michel-de Jong

B1
Aan: gemeenteraden van de inliggende gemeenten van Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland

Zaanstad, 8 december 2021

Betreft: Verzoek aan gemeenteraden inzake wensen en bedenkingen oprichting Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's

Geachte voorzitter van de gemeenteraad,

Op 4 oktober jl. heeft het Veiligheidsberaad, het overlegorgaan van de 25 voorzitters veiligheidsregio, mede op advies van de Bestuurlijke Advies Commissie Brandweer het principebesluit genomen tot het oprichten van een stichting Risicobeheer, die veiligheidsregio's adviseert op het thema risicobeheer rondom ongevallen en schade en voor de veiligheidsregio's verzekeringen inkoopt.

Het Algemeen Bestuur van uw veiligheidsregio is bevoegd tot het oprichten van een stichting indien de gemeenschappelijke regeling in deze mogelijkheid voorziet en dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht te zijn voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. Voorts wordt het besluit niet genomen dan nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerpbesluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van het algemeen bestuur te brengen. Dit is op basis van artikel 31a, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
De gemeenschappelijke regeling van Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland voorziet in de mogelijkheid tot het oprichten van een privaatrechtelijke rechtspersoon. Hieronder licht ik u toe waarom de oprichting van deze stichting wordt geacht bijzonder aangewezen te zijn van het daarmee te dienen openbaar belang.

Huidige situatie
De Raad van Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio's (RCDV) is enige tijd aan de slag met het thema 'Goedwerkgeverschap na dienstongevallen'. Ten tijde van de regionalisering van de brandweer zijn de aanspraken bij ongevallen, zoals die golden bij de gemeentelijke en regionale brandweren via nieuwe verzekeringspolissen samengevoegd. Hierbij is veelal geen bewuste afweging gemaakt rondom aanspraken bij ongevallen.

Als gevolg van een aantal interne en externe ontwikkelingen is een toenemend bewustzijn bij veiligheidsregio's ontstaan over de aard en hoogte van aanspraken van medewerkers als gevolg van ongevallen tijdens het werk. Dit bewustzijn is de afgelopen jaren gegroeid door een toenemende onderlinge samenwerking van veiligheidsregio's op dit vlak. In de loop der tijd bleek dat de dekking van de ongevallenverzekering niet in alle gevallen (meer) aansloot bij de verwachting die zowel de veiligheidsregio als ook de medewerker hadden. Veelal spitst zich dit toe op de vraag of aan alle elementen van ongevalsdefinitie is voldaan, terwijl de medewerker evident letsel heeft opgelopen tijdens zijn werk. Daarnaast is sprake van een 'verharding' van de verzekeringsmarkt, hetgeen inhoudt dat het aantal aanbieders afneemt, premies stijgen en voorwaarden versoberd worden met als gevolg dat de verzekerbaarheid onder druk komt te staan. Dit alles heeft bijgedragen aan de gedachte dat verzekeren 'slechts' een van de mogelijke opties is om financiële risico's als gevolg van schade bij ongevallen op te vangen. In feite is daarmee de stap gezet van 'verzekeringsdenken naar risicodenken'. Ook is de stap van 'verzekeringsdenken naar het denken in aanspraken': niet de verzekering, maar de aanspraak dient leidend te zijn voor de medewerker.

Daarnaast is gebleken dat de verzekeringsfunctie binnen de veiligheidsregio's veelal kwetsbaar is ingevuld door 'eenpitters' met beperkte formatie en beperkte kennis en ervaring. Door onderling samen te werken en verbindingen te leggen met externe expertise in bestuurlijke context kan deze kwetsbaarheid worden verminderd.

Om invulling te geven aan deze uitdagingen is de RCDV het Project Risicomanagement & Verzekeringen gestart om via landelijke samenwerking, antwoord te vinden op bovenstaande ontwikkeling. Kort gezegd is het de bedoeling om:

- Landelijk te komen tot één set van aanspraken bij dienstongevallen
- Het collectief inkopen van één ongevallenverzekering (voor verzekerbare aanspraken);
- Een waarborgfonds op te richten om een oplossing te bieden voor (in ieder geval) de niet-verzekerbare aanspraken;
- Het oprichten van een (landelijk) expertisebureau dat kan adviseren en bemiddelen;
- Het aangaan van strategische samenwerkingsverbanden, w.o. met de VNG.

De voorliggende brief gaat over de stap op te komen tot een stichting risicobeheer. De aangewezen rechtsvorm voor het expertisebureau risicobeheer is een stichting. Deze stichting behoeft bovendien een vergunning van de Autoriteit Financiële Markten (AFM).

Toekomstige situatie
De veiligheidsregio's hebben straks een gezamenlijk expertisebureau risicobeheer waarmee zij collectief een ongevallenverzekering kunnen inkopen en deze schades kunnen afwikkelen. Op termijn kunnen ook andersoortige risico's door dit expertisebureau worden opgepakt en vindt ook de schadebehandeling centraal plaats. Hiermee ontstaat een professionele organisatie die invulling geeft aan het risicobeheer van de veiligheidsregio's. Het expertisebureau risicobeheer heeft bovendien samenwerkingsverbanden afgesloten met soortgelijke organisaties, zoals VNG Risicobeheer en Verzekeringsbedrijf Groot Amsterdam om het initiatief waar mogelijk te versterken. Deelname aan het expertisebureau risicobeheer is vrijwillig.
Naar verwachting levert de samenwerking behalve een efficiency- en kwaliteitsslag op termijn ook een besparing op door één gezamenlijke inkoop van de ongevallenverzekering en het collectief afhandelen en registreren van schades.

Privaatrechtelijk
Voor de activiteiten van het expertisebureau risicobeheer is een vergunning van de Autoriteit Financiële Marken (AFM) vereist. Dit vloeit voort uit wet- en regelgeving over het adviseren en bemiddelen rondom verzekeringen. Deze vergunningsplicht heeft tot gevolg dat het oprichten van een privaatrechtelijke rechtspersoon noodzakelijk is. Het is niet mogelijk om deze activiteiten onder te brengen bij een veiligheidsregio of een andere rechtspersoon. Hier liggen drie overwegingen aan ten grondslag:
1. Het is de verwachting van juridisch experts dat de AFM niet akkoord gaat met het onderbrengen van deze activiteiten bij een rechtspersoon met andersoortige activiteiten;
2. Het samenvoegen van de activiteiten van het expertisebureau met de werkzaamheden van een veiligheidsregio leidt tot aansprakelijkheidsrisico's voor de veiligheidsregio's;
3. Het expertisebureau is wettelijk verplicht om een beroepsaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten. Net als de AFM zal de beroepsaansprakelijkheidsverzekeraar bedenkingen hebben bij het samenvoegen van activiteiten.

Stichting
De aangewezen rechtsvorm voor deze samenwerking is een stichting. De keuze voor de stichting is afgeleid van het reeds gegeven advies over de rechtsvorm voor een waarborgfonds. Dit fonds is bedoeld voor het in gezamenlijkheid dragen van niet-

verzekerbare risico's. Dit heet 'verzekeren' en is daarmee een activiteit die een vergunning van De Nederlandse Bank (DNB) vereist. Er kan echter voor het fonds een beroep worden gedaan op een vrijstelling van deze vergunningsplicht. Hierbij is het dan wel van belang dat geen sprake is van een winstoogmerk. Dat maakt dat gekozen moet worden tussen de rechtsvorm 'stichting' en de rechtsvormen 'onderlinge waarborgmaatschappij'. Dit laatste is een bijzondere verenigingsvorm. Gelet op de wens voor een lichte structuur wordt voor het *waarborgfonds* een stichting beoogd (een vereniging is in dat opzicht veel omvangrijker). Om de activiteiten van het *expertisebureau* hierop te laten aansluiten ligt een stichting eveneens voor de hand. Hiermee wordt geen zwaardere structuur opgetuigd dan strikt noodzakelijk is.

Vervolg
Wat volgt is een waarborgfonds, dat eveneens een (separate) stichting dient te zijn. Dit fonds beoogt een financieringsoplossing te zijn voor in ieder geval niet-verzekerbare risico's. Naar verwachting is een voorstel hierover in de eerste helft van 2022 gereed, waarna ook voor dit fonds een voorstel voor een soortgelijke procedure volgt.
Het is niet mogelijk om de oprichting van beide stichtingen tegelijkertijd voor te leggen als gevolg van de beperkte tijd die resteert tot aan de einddatum van de ongevallenverzekeringen van de veiligheidsregio's. Aangezien voor het invullen van het expertisebureau risicobeheer een aantal extra stappen moet worden gezet, zoals de aanvraag van een vergunning bij de AFM en het bemensen van deze organisatie is ervoor gekozen om eerst te komen tot de oprichting van het expertisebureau.

Verzoek
Gelet op het bovenstaande verzoek ik u hierbij om eventuele wensen en bedenkingen ten aanzien van de oprichting en deelname aan de stichting risicobeheer veiligheidsregio's kenbaar te maken. Graag ontvang ik uw reactie binnen 10 weken na toezending van deze brief. Wij verwachten dan uiterlijk 16 februari uw schriftelijke wensen en bedenkingen te ontvangen.

In de vergadering van het Algemeen Bestuur van 1 april 2022 kan dan een definitief besluit hierover worden genomen.

Met vriendelijke groet,

Jan Hamming,

voorzitter algemeen bestuur VrZW

bijlagen:
- Brief van de vz van het VB aan de vz VR aangaande de oprichting van de stichting Risicobeheer
- Modelontwerpbesluit oprichting stichting risicobeheer veiligheidsregio's

Modelontwerpbesluit oprichting stichting risicobeheer veiligheidsregio's

Het algemeen bestuur van Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland

Gelet op Artikel 31a, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

Overwegende dat:

- De veiligheidsregio's veelal problemen ervaren bij het inkopen van onder meer de ongevallenverzekering;
- De verzekeringsmarkt 'verhardt', hetgeen inhoudt dat het aantal aanbieders afneemt, premies stijgen en voorwaarden versoberd worden met als gevolg dat de verzekerbaarheid onder druk komt te staan;
- Het verzekeren van financiële risico's geen schade voorkomt;
- De veiligheidsregio's in het kader van goedwerkgeverschap een gezamenlijke lijn willen hanteren bij de afhandeling van schades na ongevallen;
- Het bovenstaande vraagt om een omslag "van verzekeringsdenken naar risicodenken" en om een omslag "van verzekeringsdenken naar het denken in aanspraken";
- De verzekeringsfunctie bij de veiligheidsregio's veelal kwetsbaar is georganiseerd;
- De veiligheidsregio's door samenwerking een beter antwoord kunnen bieden op deze interne en externe ontwikkelingen;
- Het derhalve van bijzonder aangewezen belang is dat de veiligheidsregio's afspraken maken hoe hier invulling aan te geven;
- Deze samenwerking vorm moet krijgen in een expertisebureau risicobeheer die de veiligheidsregio's adviseert rondom risicobeheer en bemiddelt en ondersteunt bij inkoop van in ieder geval (ongevallen)verzekeringen;
- De samenwerking naar verwachting behalve een kwaliteitsslag tevens een efficiencyslag oplevert;
- Er voor de oprichting van het expertisebureau een separate rechtspersoon vereist is omdat dit voortvloeit uit het wettelijk kader dat geldt voor het 'adviseren en bemiddelen" rondom verzekeringen;
- In de vergadering van het Veiligheidsberaad van 4 oktober 2021 het principe-besluit is genomen om te komen tot de oprichting van een expertisebureau risicobeheer wetende dat;
  - De aangewezen rechtsvorm een stichting is;
  - Deze stichting een vergunning behoeft van de Autoriteit Financiële Markten (AFM);
  - Deelname aan de stichting vrijwillig is;
- Voor het afdekken van niet-verzekerbare risico's een voorstel voor de oprichting van een waarborgfonds in voorbereiding is, waarvoor eveneens de oprichting van een separate stichting noodzakelijk is;
- de formele oprichting van de stichting risicobeheer zo spoedig mogelijk volgt en dat ter voorbereiding hierop ondertussen zoveel mogelijk voorbereidingen worden getroffen, zoals de voorbereiding van de vergunningsaanvraag bij de Autoriteit Financiële Markten (AFM);

- de raden van de inliggende gemeenten in de gelegenheid zijn gesteld om hun wensen en bedenkingen ten aanzien van deelname aan de stichting kenbaar te maken;

B E S L U I T :

Tot oprichting van en deelname aan de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's, die namens de veiligheidsregio Zaanstreek Waterland in ieder geval ondersteuning biedt bij de afhandeling van ongevallen en de gezamenlijke inkoop van een ongevallenverzekering, gehoord hebbende de gemeenteraden

Zaandam
Datum 1 april 2022

voorzitter,
J. Hamming

secretaris
S. van der Broek

Veiligheidsberaad
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.veiligheidsberaad.nl
info@veiligheidsberaad.nl
026 355 24 99

Algemeen bestuur veiligheidsregio
T.a.v. de voorzitter

Doorkiesnummer
026-3552400
Inlichtingen bij
M. Luijten, P. Stevens
Vertrouwelijkheid
vertrouwelijk
Ons kenmerk
V027-2021

Datum 14 oktober 2021
Onderwerp **Oprichting stichting risicobeheer veiligheidsregio's**

Geachte voorzitter, beste collega,

Op 4 oktober jl. heeft het Veiligheidsberaad het principebesluit genomen tot oprichting van de *stichting expertisebureau risicobeheer en verzekeringen veiligheidsregio's* (hierna: expertisebureau risicobeheer), die de veiligheidsregio's adviseert op het thema risicobeheer in relatie tot ongevallen en schade en voor de veiligheidsregio's in ieder geval ongevallenverzekeringen inkoopt.

Op basis hiervan verzoek ik u om binnen uw eigen veiligheidsregio op basis van artikel 31a, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen de raden van de inliggende gemeenten eerst in de gelegenheid te stellen om hun wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang van deelname aan deze stichting. Daartoe kunt u gebruik maken van bijgevoegde modelbrief. Als er wensen en bedenkingen geuit worden, dan kunt u voor de beantwoording desgewenst ondersteuning vragen van het project risicomanagement en verzekeringen van de RCDV. Mochten er vanuit de gemeenteraden in uw regio wensen en bedenkingen komen die om debat vragen in het Veiligheidsberaad, dan verzoek ik u om dat uiterlijk op 1 april 2022 aan mij kenbaar te maken, zodat dit kan worden geagendeerd voor de vergadering van het Veiligheidsberaad op 1 juli 2022.

Verder verzoek ik u onder verwijzing naar artikel 31a, lid 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen om er – voor zover dit nog niet het geval is – in te voorzien dat het algemeen bestuur van uw veiligheidsregio kan besluiten tot deelneming in een stichting.

Onderstaand licht ik dit verzoek nader toe.

Aanleiding
Ten tijde van de regionalisering van de brandweer zijn de aanspraken bij ongevallen, zoals die golden bij de gemeentelijke en regionale brandweren, via nieuwe verzekeringspolissen samengevoegd. Hierbij is veelal geen bewuste afweging gemaakt rondom aanspraken bij ongevallen.

Onder meer door versterkte onderlinge samenwerking van veiligheidsregio's op dit vlak, is een toenemend bewustzijn ontstaan over de aard en hoogte van aanspraken van

medewerkers als gevolg van ongevallen tijdens het werk. In de loop van de tijd bleek dat de dekking van de ongevallenverzekering niet in alle gevallen (meer) aansloot bij de verwachting die zowel de veiligheidsregio als ook de medewerker hadden. Veelal spitst zich dit toe op de vraag of aan alle elementen van ongevalsdefinitie is voldaan, terwijl de medewerker evident letsel heeft opgelopen tijdens zijn werk. Daarnaast is sprake van een 'verharding' van de verzekeringsmarkt, hetgeen inhoudt dat het aantal aanbieders afneemt, premies stijgen en voorwaarden versoberd worden. De verzekerbaarheid komt hierdoor onder druk te staan.

Dit alles heeft bijgedragen aan de gedachte dat verzekeren 'slechts' een van de mogelijke opties is om financiële risico's als gevolg van schade bij ongevallen op te vangen. In feite is daarmee de stap gezet van verzekeringsdenken naar risicodenken. Ook is de stap gezet van verzekeringsdenken naar het denken in aanspraken: niet de verzekering, maar de aanspraak zou leidend moeten zijn voor de medewerker.

Daarnaast is gebleken dat de verzekeringsfunctie binnen de veiligheidsregio's veelal kwetsbaar is ingevuld door 'eenpitters' met beperkte formatie en beperkte kennis en ervaring. Door onderling samen te werken en verbindingen te leggen met externe expertise in bestuurlijke context, kan deze kwetsbaarheid worden verminderd.

Aanpak
Om invulling te geven aan deze uitdagingen is door de Raad van Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio (RCDV) het project risicomanagement en verzekeringen gestart, om via landelijke samenwerking antwoord te vinden op bovenstaande ontwikkeling. Kort gezegd is het doel om:

> landelijk te komen tot één set van aanspraken bij dienstongevallen;
> collectief één ongevallenverzekering in te kopen (voor verzekerbare aanspraken);
> een waarborgfonds op te richten om een oplossing te bieden voor (in ieder geval) de niet-verzekerbare aanspraken;
> een landelijk expertisebureau op te richten dat kan adviseren en bemiddelen;
> strategische samenwerkingsverbanden aan te gaan, waaronder met de VNG.

De stap die nu wordt gezet is het komen tot een stichting, als aangewezen rechtsvorm voor het expertisebureau risicobeheer.

Toekomstige situatie
De veiligheidsregio's hebben straks een gezamenlijk expertisebureau risicobeheer, waarmee zij collectief een ongevallenverzekering kunnen inkopen en schades kunnen afwikkelen. Dit is een efficiency- en kwaliteitsslag. Het expertisebureau risicobeheer heeft bovendien samenwerkingsverbanden afgesloten met soortgelijke organisaties, zoals VNG Risicobeheer en Verzekeringsbedrijf Groot Amsterdam, om het initiatief waar mogelijk te versterken. Daarnaast levert dit initiatief op termijn ook besparing op door één gezamenlijke inkoop van de ongevallenverzekering en het collectief afhandelen en registreren van schades. Ook kunnen op termijn andersoortige risico's door dit expertisebureau worden opgepakt. Hiermee ontstaat een professionele organisatie die invulling geeft aan het

risicobeheer van de veiligheidsregio's. Deelname aan het expertisebureau risicobeheer is vrijwillig.

Rechtsvorm
Voor de activiteiten van het expertisebureau risicobeheer is een vergunning van de Autoriteit Financiële Marken (AFM) vereist. Dit vloeit voort uit wet- en regelgeving over het adviseren en bemiddelen rondom verzekeringen. Deze vergunningsplicht heeft tot gevolg dat het oprichten van een privaatrechtelijke rechtspersoon noodzakelijk is. Het is niet mogelijk om deze activiteiten onder te brengen bij een veiligheidsregio of een andere rechtspersoon.

Hier liggen drie overwegingen aan ten grondslag:
> de verwachting van juridisch experts is dat de AFM niet akkoord gaat met het onderbrengen van deze activiteiten bij een rechtspersoon met andersoortige activiteiten;
> samenvoegen van de activiteiten van het expertisebureau met de werkzaamheden van een veiligheidsregio leidt tot aansprakelijkheidsrisico's voor de veiligheidsregio's;
> het expertisebureau is wettelijk verplicht om een beroepsaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten. Net als de AFM zal de beroepsaansprakelijkheidsverzekeraar bedenkingen hebben bij het samenvoegen van activiteiten.

De aangewezen rechtsvorm voor deze samenwerking is een stichting. Dit sluit tevens aan op de rechtsvorm van het hierna nog op te richten waarborgfonds, dat is bedoeld voor het in gezamenlijkheid dragen van de niet-verzekerbare risico's. Dit heet 'verzekeren' en is daarmee een activiteit die een vergunning van De Nederlandse Bank (DNB) vereist. Voor het fonds kan echter een beroep worden gedaan op een vrijstelling van deze vergunningsplicht. Hierbij is het dan wel van belang dat geen sprake is van een winstoogmerk. Dat maakt dat gekozen moet worden tussen de rechtsvorm 'stichting' en de rechtsvorm 'onderlinge waarborgmaatschappij'. Dit laatste is een bijzondere verenigingsvorm. Gelet op de wens voor een lichte structuur, wordt voor het waarborgfonds een stichting beoogd. Om de activiteiten van het op te richten expertisebureau hierop te laten aansluiten, ligt een stichting eveneens voor de hand. Hiermee wordt geen zwaardere structuur opgetuigd dan strikt noodzakelijk is.

Vervolg
Op basis van het bovengenoemd principebesluit van het Veiligheidsberaad is de RCDV verzocht om de statuten van het expertisebureau op te stellen en het Veiligheidsberaad hierover te informeren. Bij het oprichten van de stichting wordt ook rekening gehouden met het bestuur van het nog op te richten waarborgfonds. Dit fonds, dat eveneens een (separate) stichting dient te zijn, beoogt een financieringsoplossing te zijn voor in ieder geval niet-verzekerbare risico's. Naar verwachting is een voorstel hierover in de eerste helft van 2022 gereed, waarna ook voor dit fonds een voorstel voor een soortgelijke procedure volgt.

Het is niet mogelijk om de oprichting van beide stichtingen tegelijkertijd voor te leggen, als gevolg van de beperkte tijd die resteert tot aan de einddatum van de lopende ongevallenverzekeringen van de veiligheidsregio's. Aangezien voor het invullen van het

expertisebureau risicobeheer een aantal extra stappen moet worden gezet, zoals de aanvraag van een vergunning bij de AFM en het bemensen van deze organisatie, is ervoor gekozen om eerst te komen tot de oprichting van het expertisebureau. De *formele* oprichting van de stichting risicobeheer volgt zo spoedig mogelijk.

Met vriendelijke groet,

Dhr. H.M.F. Bruls
Voorzitter Veiligheidsberaad

Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland
Algemeen Bestuur
De heer J. Hamming
Prins Bernhardplein 112
1508 XB ZAANDAM

Datum	:	09 februari 2022
Uw brief van	:	08 december 2021
Uw kenmerk	:	Oprichting Stichting Risicobeheer
Ons nummer	:	M763812
Behandeld door	:	P. Kauffmann
Telefoonnummer	:	075 – 651 21 00

Onderwerp : Reactie oprichting Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's

Geachte heer Hamming,

De gemeenteraad van Wormerland heeft op 08 februari 2022 besloten:

een positieve zienswijze vast te stellen inhoudende de opvatting dat de raad zich kan vinden in de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's, ervan uitgaande dat de oprichting voor de deelnemende gemeenten budgettair neutraal is.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

de gemeenteraad van Wormerland,
de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2021/9
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	A.J. Michel-de Jong
Opsteller	P. Kauffmann
Afdeling/team	BZ/OOV
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Zienswijze gemeenteraad inzake de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's.

Kern van het voorstel
Zie bijgevoegd bericht van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland aangaande het voorgenomen besluit omtrent de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: Een positieve zienswijze vast te stellen inhoudende de opvatting dat de raad zich kan vinden in de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's, ervan uitgaande dat de oprichting voor de deelnemende gemeenten budgettair neutraal is.

Bijlagen
B1 Brief van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland met het verzoek aan de gemeenteraden inzake wensen en bedenkingen oprichting Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's; B2 Model Ontwerpbesluit van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio B3 Brief veiligheidsberaad van 14-10-2021 B4 Ontwerp reactie van raad aan Veiligheidsregio Zawa

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Zie bijlage B1. waarin de raad in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze uit te brengen op het voornemen van de veiligheidsregio's om een stichting risicobeheer op te richten

Alternatieven (incl. argumenten)
Het alternatief is om niet akkoord te gaan met de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's. Dit alternatief wordt niet voorgestaan omdat dan de voordelen van de oprichting van een stichting niet behaald worden.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Bij niet akkoord gaan vervalt een mogelijkheid tot het behalen van efficiëntie van gezamenlijke inkoop van verzekeringen. Ook vervalt de mogelijkheid om gebruik te maken van het WBF indien brandweermensen onverzekerd letsel oplopen tijdens hun werk.

Financiële gevolgen
Voor de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's brengt de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland de gemeente geen kosten in rekening.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
N.v.t.

Communicatie
De Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland wordt per brief geïnformeerd over de zienswijze van de Raad.

Participatie
Nee

Juridische aspecten en beleidskader
Artikel 31a, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen De zienswijze betreft sec de oprichting van de stichting. Het bijgevoegde model ontwerpbesluit (B2) heeft dus alleen betrekking op die oprichting en niet op de afhandeling van ongevallen en de gezamenlijke inkoop van een ongevallenverzekering zelf. Dergelijke bedrijfsmatige besluiten van de stichting na oprichting vallen niet onder een zienswijzeprocedure.

Duurzaamheid en klimaataspecten
N.v.t.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Zienswijze gemeenteraad inzake de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's.

RV-nummer: 2022/9
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit

Een positieve zienswijze vast te stellen inhoudende de opvatting dat de raad zich kan vinden in de oprichting van de Stichting Risicobeheer Veiligheidsregio's, ervan uitgaande dat de oprichting voor de deelnemende gemeenten budgettair neutraal is.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8-2-2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

metropool
regioamsterdam

Retouradres: Strawinskylaan 1779, 1077 XX Amsterdam

Aan:
Colleges van burgemeester en wethouders en
gemeenteraden
Colleges van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Dagelijks bestuur Vervoerrregio en Regioraad

Datum 8 november 2021
Behandeld door P.A. Menting

Onderwerp Verstedelijkingsstrategie 2030/2050 Metropoolregio Amsterdam:
Verzoek tot onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

Geachte deelnemers van de Metropoolregio Amsterdam,

Wij informeerden u eerder dit jaar via brieven op 5 maart, 31 maart en 12 mei jongstleden over het Rijk-regio-project Verstedelijkingsstrategie, waarmee gezamenlijk de koers wordt uitzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op de middellange (2030) en lange termijn (2050). De Verstedelijkingsstrategie omvat diverse onderdelen:

1. het Verstedelijkingsconcept (de inhoudelijke basis);
2. de fasering;
3. de investeringsstrategie.

In deze brief informeren wij u over de stand van zaken van het eerste onderdeel en verzoeken wij u of u het Verstedelijkingsconcept kunt onderschrijven. Deze wordt aangeduid als versie 3 (eindversie).

Verstedelijkingsconcept als gemeenschappelijke basis
Met genoegen sturen wij u versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept (voorzien van een samenvatting)**.** Dit is de afgelopen twee jaar tot stand gekomen met inbreng van alle MRA-deelnemers en diverse departementen. Het vormt een gemeenschappelijke basis voor het maken van afspraken tussen Rijk en regio als input voor op lokaal en regionaal niveau op te stellen beleid voor de toekomst van de MRA. Het Verstedelijkingsconcept is integraler van aard dan de koers die we regionaal voorheen zijn ingeslagen met het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040.

Belangrijke wijziging is de nadrukkelijke inzet op de evenwichtige ontwikkeling van onze regio als *meerkernige metropool*. En de aandacht die er naast wonen, werken en mobiliteit is voor de grote maatschappelijke opgaven en transities waar we voor staan zoals klimaatadaptatie, energietransitie, landschap en gezondheid. Anders is ook dat de koers in dit proces van begin af aan samen met het Rijk ontwikkeld is. Draagvlak voor het Verstedelijkingsconcept onder de gekozen volksvertegenwoordigers is essentieel, zodat we als MRA met een sterke positie eensgezind en gezamenlijk met het Rijk kunnen werken aan de realisatie van de grote opgaven die voor ons liggen.

Eerdere wensen en opvattingen raden/Staten

De voor het zomerreces door raden en Staten ingediende wensen en opvattingen op voorgaande versie van het Verstedelijkingsconcept (versie 2) vormden belangrijke inbreng bij de totstandkoming van versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept, dat nu voorligt. De nota van beantwoording op uw wensen en opvattingen op de voorgaande versie treft u hierbij aan.

Resultaten Rijk-regio samenwerking Verstedelijkingsconcept

Op 3 november jl. heeft de Rijk-regio Stuurgroep versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept MRA en daarmee de volgende ambities voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld:

- De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
- Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
- Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
- Meer balans brengen in wonen en werken.
- Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
- Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.
- De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
- Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
- De regio klimaatadaptief inrichten.
- De biodiversiteit vergroten.

Essentieel is de nadrukkelijke inzet op de verdere ontwikkeling van onze regio als een toekomstbestendige, evenwichtige *meerkernige metropool.* Met deze koers wordt ruimte gegeven aan 325.000 extra woningen tot 2050, waarvan minimaal 175.000 tot 2030 en ongeveer evenveel aan banen. En met de integrale aandacht die er is voor de grote maatschappelijke opgaven en transities waar we voor staan, bouwen we niet alleen woningen, maar duurzame steden en samenlevingen in een aantrekkelijk en vitaal landschap. Daarmee versterken de afzonderlijke gebieden van de MRA elkaar en de regio als geheel.

We hebben binnen onze regio en met het Rijk overeenstemming bereikt over hoe de veelheid aan onderwerpen in samenhang 'landen' in het Verstedelijkingsconcept. Kortheidshalve verwijzen wij u naar de samenvatting. De Stuurgroep kan zich vinden in de eindversie van het Verstedelijkingsconcept.

Verzoek tot onderschrijven eindversie Verstedelijkingsconcept
Gemeentesecretarissen en griffiers zijn reeds verzocht om ruimte te reserveren in uw agenda's voor behandeling van het Verstedelijkingsconcept. *Wij verzoeken uw college/dagelijks bestuur en raad/Staten de eindversie van het Verstedelijkingsconcept MRA te onderschrijven.*

Uw college/dagelijks bestuur wordt verzocht ons uiterlijk vrijdag 11 februari 2022 schriftelijk op de hoogte te brengen: Metropoolregio Amsterdam, Voorzitter bestuurlijk kernteam Verstedelijkingsstrategie, t.a.v. projectsecretaris Femke Kaptein (femke.kaptein@haarlemmermeer.nl). Uiteraard hopen wij dat het Verstedelijkingsconcept een breed draagvlak zal krijgen.

Vervolgproces
Indien het Verstedelijkingsconcept wordt onderschreven gaan we een nieuwe fase in. Daarin worden verstedelijkingsopgaven in onze regio geagendeerd die we verder gaan oppakken in het vervolgproces. We willen in de MRA met elkaar en met het Rijk concretere uitwerking van de opgaven, oplossingen en de fasering opnemen in de investeringsstrategie (bekostiging en financiering). In een uitvoeringsprogramma gaan we met het Rijk hierover afspraken maken.

Vooruitlopend daarop willen we als MRA over de opgaven uit de Verstedelijkingsstrategie met het nieuwe kabinet afspraken maken in een Verstedelijkingsakkoord. Mede op basis daarvan kunnen alle overheidspartners op de diverse schaalniveaus de komende jaren ook zelf handen en voeten geven aan de verstedelijking, ieder vanuit de eigen bevoegdheden en instrumenten. Het Rijk beoogt de Verstedelijkingsstrategie op te nemen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland en daarmee in het rijksbeleid. Binnen de MRA zal het Verstedelijkingsconcept doorwerken in de relevante lopende uitvoeringslijnen. Bestuurlijke gesprekken daarover vinden plaats in de diverse MRA-platforms.

Uiteraard blijven de bevoegdheden van alle MRA-deelnemers en de betrokkenheid van raden en Staten in het vervolgproces volkomen overeind. Onder andere in de MRA Raadtafel zal worden besproken wanneer en hoe het vervolgproces vorm kan worden gegeven. Wij verwachten u in het voorjaar van 2022 over gezamenlijke MRA- en Rijk-regio vervolgacties nader te kunnen informeren.

Contact en informatie
We houden de MRA-website actueel, inclusief de bijlagen die u ook kunt downloaden:
www.metropoolregioamsterdam.nl/project/Verstedelijkingsstrategie
Voor eventuele vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met projectsecretaris Femke Kaptein (femke.kaptein@haarlemmermeer.nl).

Hoogachtend,
Namens het Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie,

Marieke van Doorninck,

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Voorzitter Rijk-regio Stuurgroep en Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie
Samenstelling Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie
Marieke van Doorninck (voorzitter), MRA platform Ruimte
Jan de Reus, MRA platform Mobiliteit en platform Ruimte
Maaike Veeningen, MRA platform Economie en platform Ruimte
Marja Ruigrok, MRA platform Economie en platform Mobiliteit
Songül Mutluer, MRA platform Ruimte, Portefeuillehoudersoverleg Bouwen en Wonen

Een afschrift van deze brief wordt verstuurd aan de dagelijks besturen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap van Rijnland, het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het Waterschap Zuiderzeeland.

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

VERSTEDELIJKINGSCONCEPT 2050

METROPOOL VAN GROTE KLASSE MET MENSELIJKE MAAT

3 november 2021
Een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam

metropool regioamsterdam

Rijksoverheid

Het wat en hoe van het Verstedelijkingsconcept MRA

Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen gezamenlijk afspraken maken over de ontwikkeling van de MRA op middellange en lange termijn. Daartoe werken zij samen aan een integrale verstedelijkingsstrategie voor de MRA.

Het Verstedelijkingsconcept, inclusief fasering op hoofdlijnen, vormt de inhoudelijke basis voor deze Verstedelijkingsstrategie. De verdere uitwerking van de fasering en investeringsstrategie geven richting aan de uitvoering van dit concept. De Verstedelijkingsstrategie wordt gecomplementeerd met het Verstedelijkingsakkoord waarin de uiteindelijke wederkerig bindende afspraken tussen Rijk en regio voor de komende jaren gestalte zullen krijgen.

De Verstedelijkingsstrategie van de MRA is de gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De Verstedelijkingsstrategie wordt opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland en vormt daarmee het gezamenlijke beleidskader en de uitvoeringsagenda voor de samenwerking tussen Rijk en regio. Dit Verstedelijkingsconcept (inclusief de fasering op hoofdlijnen) vormt de inhoudelijke basis voor de Verstedelijkingsstrategie van de MRA en voor lokaal en regionaal op te stellen beleid.

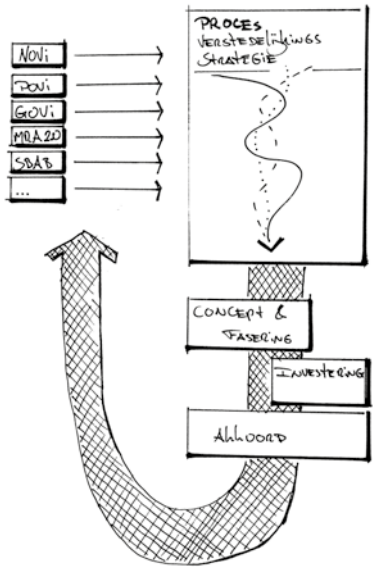
De Verstedelijkingsstrategie biedt zodoende een gezamenlijke koers, en tegelijk is het een uitvoeringsinstrument.

Totstandkoming

Het Verstedelijkingsconcept is tot stand gekomen in een gezamenlijk productieproces van Rijk en regio. Het vertrekpunt voor het Verstedelijkingsconcept is bestaand beleid op nationaal niveau, op provinciaal niveau en op gemeentelijk niveau, waaronder de Nationale Omgevingsvisie, de omgevingsvisies die voor provincies en gemeenten zijn gemaakt en het nationale Deltaprogramma. Ook zijn de afspraken die Rijk en regio in het recente verleden hebben gemaakt erin verwerkt, waaronder de afspraken over de meerkernige ontwikkeling tot 2030, gemaakt bij BO-MIRT 2020 en BO Leefomgeving 2020.

Op actuele maatschappelijke opgaven die met het bestaande beleid nog onvoldoende werden geadresseerd heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dat is onder meer het geval op het punt van het sociaal-maatschappelijke handelingsperspectief (kansengelijkheid, woonwerkbalans en gezondheid), het economisch ontwikkelperspectief, de ontwikkeling en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied en de ontwikkeling van het energiesysteem op lange termijn.

Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met relevante beleidsprogramma's die parallel in ontwikkeling zijn, zoals het Rijk-regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en programma's voor specifieke gebieden zoals het Handelingsperspectief Oostflank en het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied. Het Verstedelijkingsconcept brengt samenhang en focus aan in al deze onderdelen.



afbeelding 1
Proces Verstedelijkingsstrategie

Bestuurlijk proces

De definitieve Verstedelijkingsstrategie wordt – afhankelijk van de voortgang van de huidige kabinetsformatie – ter vaststelling aangeboden aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving voorjaar 2022, met daaraan gekoppeld het Verstedelijkingsakkoord, een set aan afspraken tussen Rijk en regio. Voorafgaand hieraan worden raden en Staten verzocht de inhoudelijke koers voor de Verstedelijkingsstrategie – het Verstedelijkingsconcept – te onderschrijven en daarmee de intentie uit te spreken deze gezamenlijke koers voor de regio te vertalen in de toekomstige eigen beleidsinstrumenten.

Aan de voorliggende versie van het Verstedelijkingsconcept gingen twee versies vooraf. Elke versie is besproken door de Stuurgroep van Rijk en regio, die telkens werd voorafgegaan door bestuurlijk overleg van MRA Platform Ruimte ten behoeve van afstemming binnen de MRA. Raads- en Statenleden hebben in april 2021 de mogelijkheid gehad geïnformeerd te raken over versie 1 en aandachtspunten mee te geven. In het voorjaar van 2021 hebben raden en Staten gelegenheid gekregen om hun wensen en opvattingen mee te geven, op grond van de tweede conceptversie van het Verstedelijkingsconcept. Ook Rijkspartners kregen gelegenheid om te reageren. De resultaten daarvan zijn in de voorliggende versie van het Verstedelijkingsconcept verwerkt.

Samenvatting

De samenvatting is een zeer verkorte weergave van het Verstedelijkingsconcept. De tekst van het totale Verstedelijkingsconcept is leidend.

Wat en hoe van de Verstedelijkingsstrategie
De Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) voor dit gebied en wordt opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. De Omgevingsagenda vormt het gezamenlijke beleidskader en de uitvoeringsagenda voor de samenwerking tussen Rijk en regio

Dit Verstedelijkingsconcept (inclusief de fasering op hoofdlijnen) vormt de inhoudelijke basis voor de Verstedelijkingsstrategie van de MRA en voor lokaal en regionaal op te stellen beleid. Het Verstedelijkingsconcept is door Rijk en regio samen opgesteld. De Verstedelijkingsstrategie wordt gecomplementeerd met het Verstedelijkingsakkoord waarin de uiteindelijke wederkerig bindende afspraken tussen Rijk en regio voor de komende jaren gestalte zullen krijgen.

Het vertrekpunt van het Verstedelijkingsconcept is bestaand beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Daarnaast is het concept gemaakt in samenhang met (beleids)programma's die tegelijkertijd in ontwikkeling zijn en die de leefomgeving raken. Bovendien hebben we op een aantal onderdelen aanvullend onderzoek gedaan. Het Verstedelijkingsconcept brengt in dit alles samenhang en focus aan.

Gemeenteraden, provinciale staten, de vervoerregio, waterschappen hebben een reactie gegeven op een vorige versie van het Verstedelijkingsconcept. Hun wensen en opvattingen zijn in deze versie verwerkt. De stuurgroep Verstedelijkingsstrategie heeft op 3 november 2021 ingestemd met het Verstedelijkingsconcept inclusief fasering . Raden en staten worden na de stuurgroep verzocht om het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven en de intentie uit te spreken deze te vertalen naar het eigen beleid. De uiteindelijke afspraken leggen we vast in een Verstedelijkingsakkoord, dat in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2022 tussen Rijk en regio wordt vastgesteld.

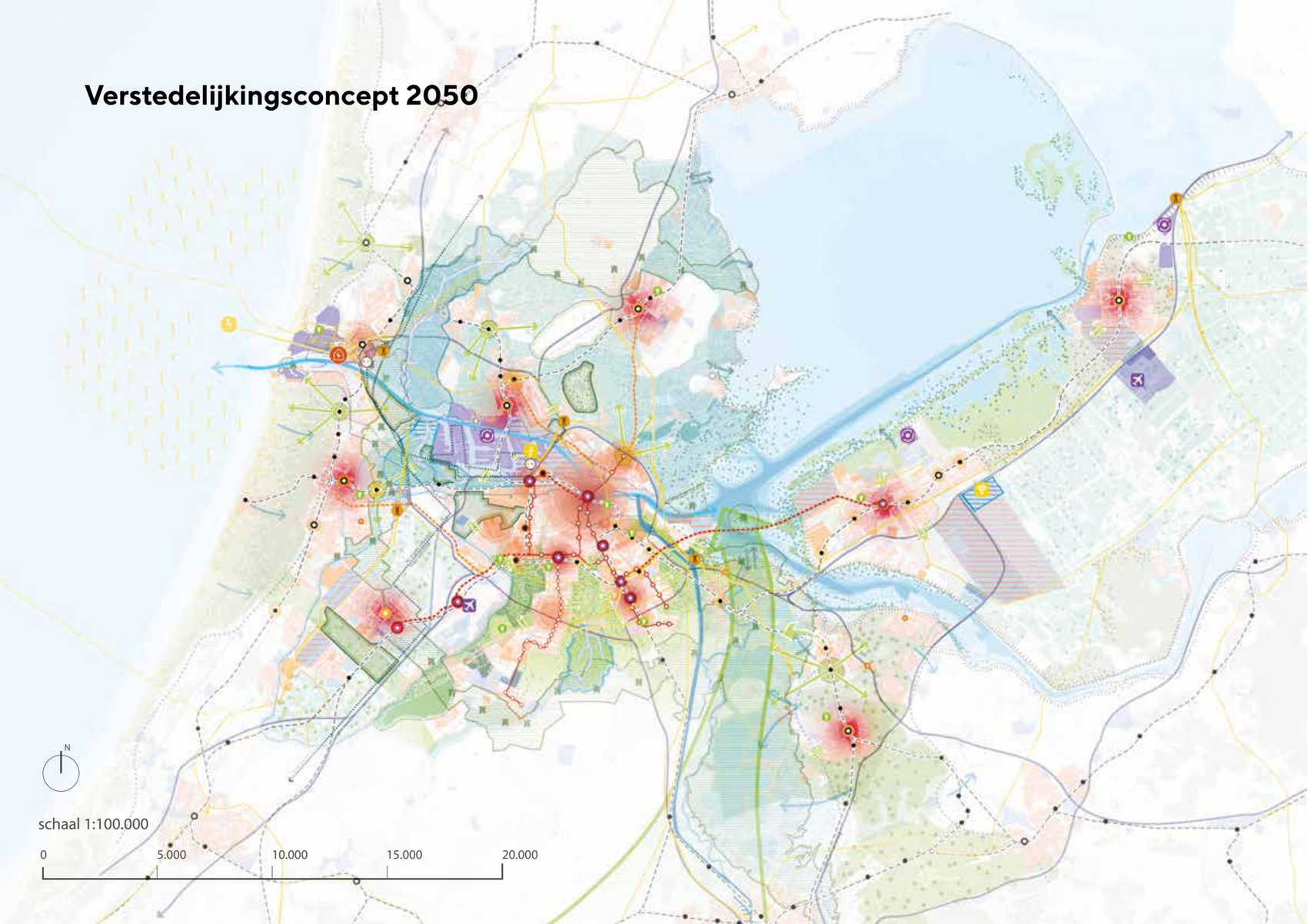
1. Inleiding

De komende jaren staat de Metropoolregio Amsterdam voor grote opgaven. Als Rijk en regio moeten we veel woningen bouwen en tegelijkertijd de overgang maken naar duurzame energie en warmte. We moeten ons aanpassen aan verandering van het klimaat en zorgen voor een sterke economie in een gezond leefklimaat voor mens plant en dier. En dat terwijl de tijd dringt, de ruimte schaars is en niet alle wensen naadloos op elkaar aansluiten.

Alleen als we het samen doen en de opgaven samenhangend aanpakken, zal het ons lukken om deze vraagstukken het hoofd te bieden. Daarom zetten het Rijk en de MRA) met de Verstedelijkingsstrategie gezamenlijk een koers uit voor de middellange (2030) en de lange (2050) termijn. In de strategie komen alle keuzes die we moeten maken, bij elkaar. Van hoe we duurzaam willen leven, wonen, werken en ons verplaatsen tot hoe we omgaan met landschap, energie, water, natuur en circulaire economie. De Verstedelijkingsstrategie draait daarmee niet om het bouwen van huizen, maar om het bouwen van complete steden en samenlevingen. De strategie laat zien waar we samen naartoe willen: naar een evenwichtige metropoolregio met een gezonde en veilige leefomgeving. Aantrekkelijk en internationaal georiënteerd. Van grote klasse, en met een menselijke maat.

Dat wil niet zeggen dat we alles al precies weten. Het Verstedelijkingsconcept bevat nog onbeantwoorde vragen en onzekerheden zoals de effecten van klimaatverandering, de impact van technologische ontwikkelingen en de lange termijneffecten van de COVID-pandemie. Zeker is dat we keuzes moeten maken, want niet alles kan overal en tegelijk. We moeten die keuzes in samenhang met het MRA-schaalniveau uitwerken. Zeker is ook dat we moeten investeren. Maar ook dat kan niet allemaal overal tegelijk. De Verstedelijkingsstrategie bestaat daarom uit drie onderdelen: een Verstedelijkingsconcept inclusief een fasering in de tijd, een investeringsstrategie en een Verstedelijkingsakkoord, waarmee Rijk en regio voor de komende jaren afspraken maken over hun inzet voor de ontwikkeling van de MRA.

Verstedelijkingsconcept 2050



N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Legenda

- 380 kV-onderstation
- Conversie van waterstof naar elektriciteit
- EnergieHUB
- Windturbines op zee
- Ruimte voor Energietransitie
- Data
- Circulaire economie (grondstoffen)
- Vliegveld
- Woningbouw
- Kantoren / bedrijventerrein
- Zoekgebied 4e connectiviteitshub
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen
- Multimodal knooppunt
- Kennis & Innovatieclusters
- Energie Infrastructuur
- Bestaande snelwegen
- Bestaande spoorwegen
- Ringen draaiend houden
- Bestaande HOV metrolijnen
- Nieuwe HOV lijnen
- Nieuwe HOV metrolijnen
- Metrohalte
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Stadshart
- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Vasthouden en kwelwater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Extra afvoer
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Regionale kering
- Unesco heritage
- Recreatie gebied
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Buitenpoort
- Ecologische verbindingen
- Verbindingen
- NZKG landschap
- Stelling van Amsterdam

2. De groei en transitie in de metropoolregio Amsterdam: ambities

Met het Verstedelijkingsconcept willen Rijk en regio de onderstaande 10 ambities bereiken.

- De hele metropoolregio profiteert van de groei.
- Er zijn genoeg woon- en werkmilieus van goede kwaliteit.
- We versterken diversiteit en verbondenheid in de economie.
- We brengen wonen en werken meer met elkaar in balans.
- De MRA wordt beter bereikbaar en bereisbaar.
- De regio biedt een gezonde leefomgeving.
- We stoten minder broeikasgassen uit.
- We versterken de kracht van ons gevarieerde landschap.
- We richten de regio zo in dat die bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering.
- We vergroten de biodiversiteit.

3. Verstedelijkingsconcept: metropool van grote klasse met menselijke maat

3.1 Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

Via een meerkernige ontwikkeling geven we invulling aan onze ambities van evenwichtige groei.

Ontwikkeling van woon- en werklocaties

Het Rijk en de regio hebben afgesproken tot 2030 175.000 woningen te bouwen. Omdat de vraag naar woningen zo groot is, kijken we of we de bouwproductie tot 2030 kunnen verhogen tot 220.000 woningen. Voor het bouwen van complete steden en hun economische ontwikkeling is het van belang dat we voldoende ruimte hebben voor de bedrijven, waaronder te verplaatsen industrie uit de transformatiegebieden, en dat deze bereisbaar zijn voor de werknemers. Met het oog hierop ontwikkelen we een regionale bedrijventerreinenstrategie. Willen nieuwe woon- en werkmilieus daadwerkelijk bijdragen aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, dan zullen deze aan een aantal voorwaarden moeten voldoen op het gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptie, biodiversiteit, water en energie.

De volgende ontwikkel- en stedelijke vernieuwingslocaties hebben prioriteit voor Rijk-regio-samenwerking:

- Knooppunten in en om Amsterdam.
- Stadsharten Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad.
- Mogelijke versnelling op grote ontwikkellocaties in Almere Pampus, Westflank Haarlemmermeer en Hoofddorp, Zaanstad Achtersluispolder en Amsterdam (Zuidoost en Havenstad)
- Grote stedelijke vernieuwingsgebieden in Amsterdam, Lelystad en Zaanstad.
- Behoud van voldoende (milieu)ruimte voor bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied.

Met name de ontwikkeling van centrumgebieden buiten Amsterdam (de stadsharten en regionale centra zoals Beverwijk en Amstelveen) is van belang bij de ambitie om economische groei evenwichtig over de regio te verdelen en de woon-werkbalans in de afzonderlijke gebieden te verbeteren. We verwachten dat we van zo'n 10% van de banengroei in de nabijheid van OV knooppunten tot 2030 kunnen beïnvloeden waar deze landt, in aanvulling op de banengroei die al uit de deelregio zelf voortkomt.

Divers woningaanbod in de hele regio

Door de stijgende koop- en huurprijzen wordt de woningmarkt in grote delen van de MRA voor lagere en middeninkomens steeds minder betaalbaar en toegankelijk. Om de MRA op de gewenste manier sociaal en economisch te ontwikkelen, moeten we zorgen voor een divers woningaanbod dat overal in de regio qua prijs, grootte, type en woonmilieu aansluit bij de behoeften.

Ruimtelijk-economische strategie

De meerkernige ontwikkeling vraagt een ruimtelijk-economische strategie om de economische profielen van de deelregio's te versterken en daarmee de werkgelegenheid evenwichtiger over de MRA te verdelen. Deze strategie spitst zich toe op het uitbreiden van het economisch kerngebied, het versterken van gespecialiseerde clusters en het vergroten van de voordelen van sociale en economische diversiteit. Het economisch kerngebied wordt uitgebreid naar de stadsdeelcentra Noord, Nieuw-West en Zuidoost van Amsterdam en naar Zaanstad. In Hoofddorp bevorderen we economische diversiteit. Almere en Haarlem worden volwaardige stedelijke centra in samenhang

met het kerngebied. In Hilversum ligt de nadruk op het opschalen van de krachtige en veelbelovende sectoren. Een corridorontwikkeling kan de ontwikkeling van deze centra versterken. Goede verbondenheid met andere delen van de metropool is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. In de ontwikkeling van Amstelveen, Beverwijk, Lelystad en Purmerend ligt functiemenging en diversificatie van de bestaande economische structuur voor de hand.

Grotere kansengelijkheid
We willen dat de inwoners in onze regio gelijke kansen krijgen, onafhankelijk van waar ze wonen. Waar mogelijk dragen we daar met de Verstedelijkingsstrategie aan bij, bijvoorbeeld door maatregelen die segregatie tegengaan en nabijheid van werk en voorzieningen bevorderen. Het vergt voortdurende en per gebiedsdeel verschillende interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend te binden aan alle deelregio's van de MRA.

Stedelijke vernieuwing en beheer
Ons doel is dat zittende bewoners per saldo baat hebben bij de bouwopgave en verdichting. Tot 2030 wordt een deel van de nieuwe woningen gebouwd in stedelijke vernieuwingsgebieden, als onderdeel van een samenhangende, gebiedsgerichte aanpak die de leefbaarheid en de sociaaleconomische positie van de huidige bewoners versterkt. In voormalige groeikernen (Lelystad, Almere, Purmerend en Haarlemmermeer) zijn nieuwe vormen van beheer nodig om specifieke problemen in de wijken vroegtijdig te signaleren en aan te pakken.

Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking in de MRA
In een groot deel van de MRA, in het bijzonder in de regio Amstelland-Meerlanden, beïnvloedt Schiphol de verstedelijkingsmogelijkheden voor de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Schiphol is een economische motor, maar de luchtvaart beïnvloedt ook de leefkwaliteit en draagt bij aan de relatief ongezonde leefomgeving in nabijgelegen gemeenten. De luchthaven legt daarnaast een claim op de ruimte en beïnvloedt de ontwikkelingsmogelijkheden waaronder de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas te transformeren. De regio heeft grote opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, klimaat, energietransitie en groen. Dat vraagt om een integrale belangenafweging, met als uitgangspunt het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa.

3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad

Het gevarieerde en samenhangende landschap is een unieke, onderscheidende kwaliteit van de metropoolregio. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk is dat functionele ingrepen in het landschap ook de beleving vergroten en dat ingrepen die de landschappelijke beleving moeten vergroten, ook andere doelen dienen. We werken dat uit via onderstaande lijnen.

Landschappen met bijzondere waarden: kwaliteitsimpuls
Een aantal gebieden binnen de MRA met bijzondere natuur-, erfgoed- of recreatiewaarden, vraagt om een kwaliteitsimpuls. Zo zijn de komende jaren veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland - inclusief Natura 2000 - af te ronden, waarna beheer en verbetering nodig blijven. Ook goede landbouwgronden blijven nodig, daarom moet bij afwegingen over ruimteclaims het behoud daarvan altijd meewegen.

Landschappelijke versterking
Onze landschappen dragen bij aan gezondheid, recreatie, verduurzaming en klimaatadaptatie. Daarom willen we de landschappen versterken en zorgen dat ze voor iedereen bereikbaar en toegankelijk zijn.

Groene zones: landschappelijke verbindingen
De landschappen in de MRA zijn niet alleen divers, maar hebben ook een aaneengesloten karakter. Menging van functies is hier een uitgangspunt, zodat de landschappelijke verbindingen - 'groene zones'- aan verschillende ambities kunnen bijdragen. Veel verbindingen - ook ecologische - moeten worden verbeterd om goed te functioneren.

Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking
Bij de aanleg van bijvoorbeeld wegen, woonwijken en bedrijventerreinen zorgen we dat die meehelpen om het landschap te versterken, in plaats van dat ze het landschap aantasten. Daarom werken we met een 'landschapsinclusieve ontwikkeling'.

Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur
We willen door de hele MRA een recreatieve structuur ontwikkelen die het mogelijk maakt het landschap te 'beleven', van voordeur tot buitengebied. We werken daartoe aan een schaalsprong via versterking en doorontwikkeling van de bestaande recreatieve structuur, rekening houdend met groei van de bevolking en van de recreatiebehoefte.

3.3 Systemen voor de toekomst

De meerkernige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen en de ontwikkeling van het groenblauw netwerk in en om de stad vindt plaats in wisselwerking met de systemen van mobiliteit, ecologie, water en energie.

Water

Klimaatverandering en verdergaande verstedelijking hebben grote invloed op ons watersysteem. Dat vraagt om fundamentele veranderingen in het gehele watersysteem in samenhang met hoe we onze leefomgeving inrichten. De nadruk bij een waterrobuuste inrichting ligt op het vasthouden van water, op het zorgen voor voldoende drinkwater en verbeteren van de waterkwaliteit en op het zodanig inrichten van de omgeving dat de gevolgen van wateroverlast en overstroming zoveel mogelijk beperkt blijven, ook na 2050. Rijk en regio gaan een samenhangende systeemuitwerking maken voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio, waaruit blijkt waar en hoe de ruimtelijke ordening rekening moet houden met maatregelen voor de impact van klimaatverandering in locatiekeuze en gebiedsinrichting inclusief zoekgebieden voor tijdelijke piekwaterbuffering

Ecologie

Een toekomstbestendig ecologisch systeem draagt bij aan onze ambitie om de biodiversiteit te vergroten, maar ook aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, in en buiten de stad. Tot 2027 werken we aan de afronding van het Natuur Netwerk Nederland. Tegelijk werken we aan de groene zones met landschappelijke en ecologische verbindingen en aan een 'natuurinclusieve samenleving, met meer aandacht voor biodiversiteit.

Mobiliteit

Er is een mobiliteitstransitie nodig om de MRA bereikbaar en de steden leefbaar te houden. Met een samenhangende aanpak van de verstedelijking en het mobiliteitssysteem dragen we niet alleen bij aan bereikbaarheid en leefkwaliteit, maar ook bij aan duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Een Multimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (MTB 2040) is in ontwikkeling om richting te geven aan de keuzes die we hiervoor moeten maken. Omdat verstedelijking en mobiliteit samen oplopen, nemen we samenhangende besluiten over investeringen ten behoeve van de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en het mobiliteitssysteem.

Een mix van maatregelen is nodig om duurzaamheid, leefkwaliteit en het functioneren van de netwerken te verbeteren. Bijvoorbeeld temperen van de groei van het autoverkeer via gedragsmaatregelen. En slim verstedelijken, via de meerkernige ontwikkeling en gemengde woon-werkmilieus op vooral binnenstedelijke ontwikkelingslocaties bij belangrijke ov-locaties.

Daarnaast zijn investeringen nodig in netwerken van fiets, openbaar vervoer, auto en hubs:

- Uitbreiding van het fietsnetwerk, onder andere met veilige, snelle en comfortabele doorfietsroutes.
- Een stapsgewijze schaalsprong van het regionale openbaar vervoer: regionale metronetwerk(zie paragraaf 3.3 systemen vor de toekomst onder mobiliteit) , HOV-busverkeer en mogelijk tram/ lightrail, ontvlechten van het regionale en nationale spoor voor meer capaciteitsruimte op het nationale spoor.
- Het autoverkeer op de ringwegen blijven sturen en verdelen over het netwerk. Afhankelijk van het resultaat van maatregelen voor verkeersvermindering, zijn grootschaligere investeringen in het wegennet nodig.
- Voor regionale en stedelijke bereikbaarheid: ringen van regionale hubs langs de corridors richting Amsterdam, autoluwe binnensteden en kernen, aandacht voor bereisbaarheid en betaalbaarheid voor praktisch en middelbaar opgeleiden en stimuleren efficiënte bundeling van goederenstromen.

Energie

We werken toe naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem. De keuzes daarvoor hebben ruimtelijke gevolgen. Met de keuzes voor de verstedelijking in de MRA willen we daar, voor zover mogelijk, op anticiperen. Voor de energietransitie tot 2030 werken we met het 'basispad', met daarin projecten uit onder andere de Regionale Energiestrategieën (RES), investeringsplannen van TenneT, Gasunie en Liander en de Cluster Energiestrategie van het Noordzeekanaalgebied.

De energievoorziening zal in de periode 2030-2050 drastisch veranderen, maar hoe precies is nog onduidelijk. De volgende no regret-maatregelen zullen in de MRA in ieder geval nodig zijn:

- Het aanleggen van nieuwe onderstations.
- Het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten.
- Ontwikkeling van de regionale waterstofbackbone, aansluiting op de nationale waterstofbackbone en koppelingen maken tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk op de strategische locaties Velsen en Hemweg.

- Ruimte reserveren voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie waarbij in het energiesysteem het Noordzeekanaalgebied net als nu een belangrijke rol heeft.
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds.
- Het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied.

4. Integraal te ontwikkelen gebieden

Wat betekenen de hierboven beschreven keuzes voor de bestaande landschappen, steden en economische centra in de MRA? Hoe kunnen we de kracht van diversiteit en identiteit optimaal benutten en versterken? Dat werken we in het Verstedelijkingsconcept uit voor zeven deelgebieden.

Noordzeekanaalgebied (NZKG)

Het Noordzeekanaalgebied geldt als cluster van stuwende, industriële economie en werkgelegenheid, kennis- en energiehotspot aan zee, nautische toegangspoort van de MRA en proeftuin voor toegepaste innovatie op het gebied van duurzaamheid en circulaire economie.
Rijk en regio hebben in 2013 in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van dit gebied. Daarbovenop liggen er nu ook de nieuwe grote opgaven: verduurzaming havencomplex, energietransitie, circulaire economie, woningbouw en stedelijke vernieuwing, gezondheid van de leefomgeving, watersysteem en het aanpassen aan klimaatverandering. De ruimteclaims vanuit deze opgaven wijzen niet automatisch dezelfde kant op.
Om deze complexe opgaven te beantwoorden is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als NOVI-gebied. Voor vraagstukken die niet in het NOVI-gebied kunnen worden opgelost of een bredere reikwijdte hebben, wordt de afweging gemaakt op het schaalniveau van de MRA en daarbuiten.

Op acht punten maken Rijk en regio nu al een keuze die duidelijkheid geeft over de te volgen koers:

- Verduurzaming (waaronder Tata Steel)
- Aansluiten op waterstofbackbone en overige in het CES-traject besloten onderdelen
- Ontwikkeling van transformatiegebieden onder de voorwaarden van de Visie NZKG 2040
- Het niet inzetten van de Wijkermeerpolder voor droge bedrijventerreinen inclusief de acceptatie consequentie dat ruimte voor uitbreiding zal moeten worden gezocht op andere locaties. Mogelijke locaties: Boekelermeer in Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, De Vaart Almere en Flevokust Lelystad
- Verbeteren gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen
- Borgen en ontwikkelen natuur- en recreatiegebieden
- Identificeren van een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging
- Behoud van de status van Unesco-werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen

Zes punten agenderen we voor verdere uitwerking in de NOVI-gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied:

- Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen
- Ruimte voor circulaire economie
- Ruimte voor bedrijventerreinen
- Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder
- Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit, met name in de IJmond
- Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterberging in/bij het Oer-IJ

IJmond, Noord- en Zuid-Kennemerland

Dit gebied biedt ruimte voor de bouw van zo'n 40.000 woningen. Het accent van de meerkernige ontwikkeling ligt op de stadshartontwikkeling in Haarlem en de intensieve verstedelijking rondom station Beverwijk. Het deelgebied heeft een gevarieerd economisch profiel met werk voor zowel praktisch geschoolden als kenniswerkers. Het havengebied van de IJmond ontwikkelt zich als nautische toegangspoort, als 'groene stekker' en als TechPort. Ontwikkelgebieden rond OV-knooppunten bieden de kans om het Haarlemse economisch profiel te versterken. De Beverwijkse spoorzone legt een basis voor verdere verstedelijking en economische ontwikkeling ten noorden van het Noordzeekanaal. Via 'Amsterdam Beach' versterken we het toeristische karakter van de kustplaatsen. Keuzes zijn onder ander nodig rond regionale bereikbaarheid, het verbinden van Nationaal Park Zuid-Kennemerland met Spaarnwoude en PARK21, en de continuïteit van de landschappelijke structuur aan weerszijden van het Noordzeekanaal.

Zaanstreek, Waterland, Corridor Amsterdam-Hoorn

De stedelijke gebieden ten noorden van het IJ groeien de komende decennia door tot ruim 500.000 inwoners. Die groei zetten we in voor economische en sociaal-maatschappelijke versterking, bijvoorbeeld via integrale plannen voor de stadsharten van Zaanstad en Purmerend. Verdere relevante ontwikkelingen in Zaanstad zijn de mogelijk versnelde ontwikkeling van Achtersluispolder,

stedelijke vernieuwing in Zaandam Oost en de aanleg van de HOV-verbinding ZaanIJ. De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever maken we beter bereikbaar ter versterking van de recreatiefunctie. Samen met alle betrokkenen kijken we naar de beste aanpak van bodemdaling in veenweidegebieden. Andere aandachtspunten: mogelijke versterking van het hoofdelektriciteitsnet naar Noord-Nederland en de verbinding A8-A9. Voor de hele regio is de ontwikkeling van de corridor Amsterdam-Hoorn van belang.

Oostflank en Markermeer/IJmeer

De Oostflank levert een grote bijdrage aan de MRA qua wonen, werken en recreëren. Met versnelling van de woningbouw in de stadsharten, met de grote gebiedsontwikkeling Pampus, de verkenning versnelling woningbouw Lelystad Zuid/ Warande in samenhang met (her)ontwikkeling bestaande stad en stedelijke vernieuwing spelen we hierop in.
Daarbij werken we toe naar complete steden en verbetering woon-werkbalans. Het economisch karakter van dit nieuwe land is nog volop in beweging. Het economisch profiel van Almere ontwikkelt zich verder door versterking van het cluster circulaire economie, ICT-tech en energietransitie. De ontwikkeling van hoger (technisch) onderwijs is hiervoor een belangrijke voorwaarde. Lelystad krijgt steeds meer een profiel als multimodale logistieke hub, ook dankzij economische ontwikkelingen in relatie tot Lelystad Airport, de haven, de positie in het energienetwerk en de sterke agrifoodsector. Het gebied biedt daarnaast kansen om de vrijetijdseconomie verder te ontwikkelen.
Opgaven in dit gebied zijn onder meer: multimodale bereikbaarheid, natuur- en landschapsontwikkeling in en om Markermeer en IJmeer, en de mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub.

Gooi en Vechtstreek

De Gooi en Vechtstreek verbindt de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. De media vormen in dit deelgebied een herkenbaar cluster binnen het economische profiel. De Gooi en Vechtstreek onderscheidt zich door de grote cultuurhistorische gelaagdheid en diversiteit van het landschap en de natuur. De stadshartontwikkeling van Hilversum,de ontwikkelingen rond Station Hilversum, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark, dragen bij aan de verdere ontwikkeling van het economisch profiel van de regio. Aandachtspunten in dit gebied: verdroging in de Heuvelrug mede in relatie tot de Vechtplassen. Om natuurwaarden te beschermen, waterkwaliteitsdoelen te halen en te zorgen voor een klimaatbestendig bebouwd gebied, is een integrale aanpak van het watersysteem nodig, in relatie tot het gebruik en de inrichting in de Gooi en Vechtstreek. Daarnaast is aandacht nodig voor het functioneren van de A1 en A27 in relatie tot (H)OV-verbindingen en het behoud van praktijkgeschoolde werkgelegenheid in de regio.

Zuidflank

Het samenhangend gebied van Amstelland-Meerlanden en de zuidkant van Amsterdam bruist van economische activiteit en trekt bedrijvigheid uit binnen- en buitenland. Naast algemene knelpunten zorgt de aanwezigheid van Schiphol op diverse plekken voor een extra uitdaging bij woningbouw. Het heeft tevens invloed op de mogelijkheden voor verstedelijking en het saneren van zo'n 800 hectare verrommeld glas. Rijk en regio moeten daarom keuzes maken over de leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot de verstedelijking en de toekomst van de luchthaven. Dit vraagt om een integrale en gebiedsaanpak in de Zuidflank. Andere aandachtspunten in dit gebied: integrale ontwikkeling van stadshart van Hoofddorp in combinatie met het doortrekken van de Noordzuidlijn, de westflank Haarlemmermeer en de ontwikkelingen rondom station Duivendrecht passend bij het LIB, versnelling aanleg recreatiegebieden en het toegankelijk maken van het landschap tussen de dorpen en steden. Ook zijn er ontwikkelingen langs de vernieuwde Amstelveenlijn en in het centrum van Amstelveen.

Amsterdam

Amsterdam is de kernstad van de metropoolregio, met een zeer diverse bevolking, gevarieerde economische structuur en een grote aantrekkingskracht. Groei van de bevolking en van de economie moeten hand in hand te gaan met verbetering van het leefklimaat en gelijke kansen voor alle inwoners. Opgaven hier zijn de bouw van 150.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkruimtes binnen de bestaande stad tot 2050, het bevorderen van de bouw van sociale en middeldure huurwoningen en het versnellen van de bouwproductie tot 2030 in Haven-Stad en Amsterdam Zuidoost. Aandachtspunten zijn onder andere: het bereikbaar houden van de woningmarkt voor lage en middeninkomens, de omschakeling naar een autoluwe stad, de schaalsprong in het hoogwaardige openbaar vervoer en het behouden en versterken van de groene scheggen en landschappen. Ook bínnen de stad wordt gestreefd naar meerkernigheid, door versterking van de centra in Noord, Nieuw-West en Zuidoost en door de verdere ontwikkeling van de Zuidas.

5. Fasering

We kunnen de ontwikkelingen in de Verstedelijkingsstrategie niet allemaal tegelijk uitvoeren. In een faseringsbeeld schetsen we de ideale ontwikkeling in de tijd.

Het komend decennium ligt de nadruk op het verlichten van de druk op de woningmarkt met de bouw van 175.000-220.000 woningen tot 2030. We benaderen de woningbouwopgave integraal: we bouwen niet alleen woningen, maar steden en samenlevingen. Het gaat hierbij vooral om ontwikkelingen rond ov-knooppunten en versterken van de stadsharten en economische profielen van de kernen buiten Amsterdam. Klimaatadaptatie, waterrobuustheid, natuurinclusiviteit en investeringen in het landschap zijn onderdeel van deze ontwikkelingen. Wat betreft mobiliteit zetten we de komende tien jaar vooral in op het uitvoeren van bestaande Rijk-regio-afspraken, maatregelen om de bereikbaarheid van Amsterdam en de stadsharten te verbeteren, afronding metropolitaan fietsnetwerk en voorbereiden schaalsprong mobiliteitsnetwerk. Voor energie richten we ons het komende decennium op het oplossen van knelpunten in het huidige netwerk en het verder uitwerken van een hybride energienetwerk voor de toekomst.

Voor een meer gedetailleerd faseringsbeeld verwijzen we naar het Verstedelijkingsconcept. Het faseringsbeeld zal in de uitwerking van het verstedelijkingsconcept worden aangescherpt en jaarlijks worden geactualiseerd.

Inhoudsopgave

Het wat en hoe van het Verstedelijkingsconcept MRA	2
Samenvatting	4
1. Inleiding	**13**
2. De groei en transitie in de metropoolregio	**15**
2.1 De kracht van de MRA	16
2.2 Urgentie van een integrale aanpak	21
2.3 Onze ambities	22
3. Verstedelijkingsconcept	**33**
3.1 Meerkerninge ontwikkeling met menselijke maat	35
3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad	48
3.3 Systemen voor de toekomst	53
4. Integraal te ontwikkelen gebieden	**69**
5. Fasering	**103**
Bijlagen	**112**
Colofon	134

1. Inleiding

Inleiding

De Metropoolregio Amsterdam biedt een thuisbasis voor 2,5 miljoen inwoners, verdeeld over een groot aantal steden en dorpen. Dankzij de grote variëteit in woon- en werkmilieus is er ruimte voor iedere leefstijl in elke levensfase. En hoewel de meeste inwoners zich in de eerste plaats verbonden voelen met hun woonplaats, speelt het leven zich ook daarbuiten af. Sociale contacten, werk, uitgaan, bewegen: binnen het gebied dat ze kunnen bereizen, kiezen mensen daarvoor de meest geschikte of aantrekkelijke plekken uit, ongeacht gemeentegrenzen. De meerkernige structuur van steden en dorpen in een aaneengesloten landschap brengt een grote diversiteit in stedelijke milieus en landschappen met zich mee, en zorgt ervoor dat de menselijke maat behouden blijft.

De MRA is tegelijk een van de belangrijkste economische motoren van Nederland, met 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. De internationale oriëntatie en bereikbaarheid, in combinatie met de hoge leefkwaliteit, maakt dat de MRA meedraait in de internationale top. Dankzij de hoge leefkwaliteit en de gunstige economische positie oefent de MRA een enorme aantrekkingskracht uit, in binnen- en buitenland. Tot 2050 wordt een groei met bijna 700.000 inwoners en 270.000 banen verwacht. De komende tien jaar zal die groei het sterkst zijn.

Die magneetfunctie zet de leefkwaliteit tegelijk op onderdelen onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. En als de verdeling van de groei blijft zoals nu, dan groeien de sociaaleconomische verschillen in de regio, met een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. We moeten voorkomen dat een deel van de inwoners wordt weggedrukt vanwege de internationale aantrekkingskracht, zoals in veel andere metropoolgebieden in de wereld het geval is. De vraag is hoe we de groei accommoderen op zo'n manier dat we de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio bestendigen.

Daarbovenop komen de transities die nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden. De MRA ligt voor een belangrijk deel onder NAP en krijgt in hevige mate te maken met de gevolgen van de klimaatverandering, die ook nu al merkbaar zijn. Er liggen nationale en internationale afspraken om verdere klimaatverandering tegen te gaan en de biodiversiteit te versterken. Deze moeten op regionaal niveau gestalte krijgen.

Het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam is hierbij van groot belang. De regio vormt functioneel één geheel: de MRA omspant het gebied waarbinnen het grootste deel van het woon-werkverkeer, de recreatieve verplaatsingen en de verhuisbewegingen plaatsvindt. Ontwikkelingen in het ene deel van de regio zijn ook van betekenis voor inwoners elders in de MRA. En ontwikkelingen op de ene plek beïnvloeden het functioneren van andere plekken in de MRA. Dit 'daily urban system' dijt uit. Er is sprake van een steeds sterkere uitstraling naar steden en regio's in alle windrichtingen. En internationaal is de metropoolregio goed verbonden met andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa.

Om de urgente, complexe en omvangrijke opgaven tot een goed einde te brengen, zetten het Rijk en de MRA met de Verstedelijkingsstrategie samen de koers uit voor de ontwikkeling op de middellange en lange termijn. In de strategie komen keuzes op het gebied van leefkwaliteit, woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water, circulaire economie en ecologie bij elkaar. De strategie geeft aan waar we gezamenlijk met de regio naar toe willen. Hoe we voortbouwen aan een metropoolregio van grote klasse met een menselijke maat. En hoe we samen werken aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, ook op de lange termijn.

2. Groei en transitie in de metropoolregio

De Metropoolregio Amsterdam biedt een grote kwaliteit van leven. Dat is te danken aan de verscheidenheid, verbondenheid en menselijke maat die eigen zijn aan deze metropool.

De eerste helft van de 21e eeuw is een periode van groei en transitie. Iedereen krijgt daarmee te maken. Bewoners, ondernemers, bezoekers. Wij willen die ontwikkeling zo vormgeven, dat de kwaliteit van leven toeneemt. Een gezonde en veilige leefomgeving, aantrekkelijk en internationaal georiënteerd. Een metropool van grote klasse, met menselijke maat. Dat is goed voor wie woont, werkt of verblijft in de MRA, maar ook voor de welvaart en het welzijn in Nederland.

2.1 De kracht van de MRA
2.2 De urgentie van een integrale aanpak
2.3 Onze ambities

2.1 De kracht van de MRA

De MRA is een metropool van grote klasse met een menselijke maat. De inzet voor de verdere verstedelijking van de metropoolregio is om de identiteit en kwaliteiten van de MRA te versterken. Gecombineerd met de urgente, complexe en omvangrijke opgaven waar we voor staan, betekent dit dat we inzetten op een meerkernige ontwikkeling in een leefomgeving die in alle opzichten gezond, veilig en aantrekkelijk is.

De rijkdom van verscheidenheid

Verscheidenheid bepaalt de kracht van de Metropoolregio Amsterdam. Van de eeuwenoude binnensteden van Amsterdam, Haarlem en Weesp tot de groene wijken in Hoofddorp en Almere; van grootstedelijk tot suburbaan en dorps; van stranden bij Zandvoort en Wijk aan Zee tot de heidevelden bij Hilversum en Bussum.

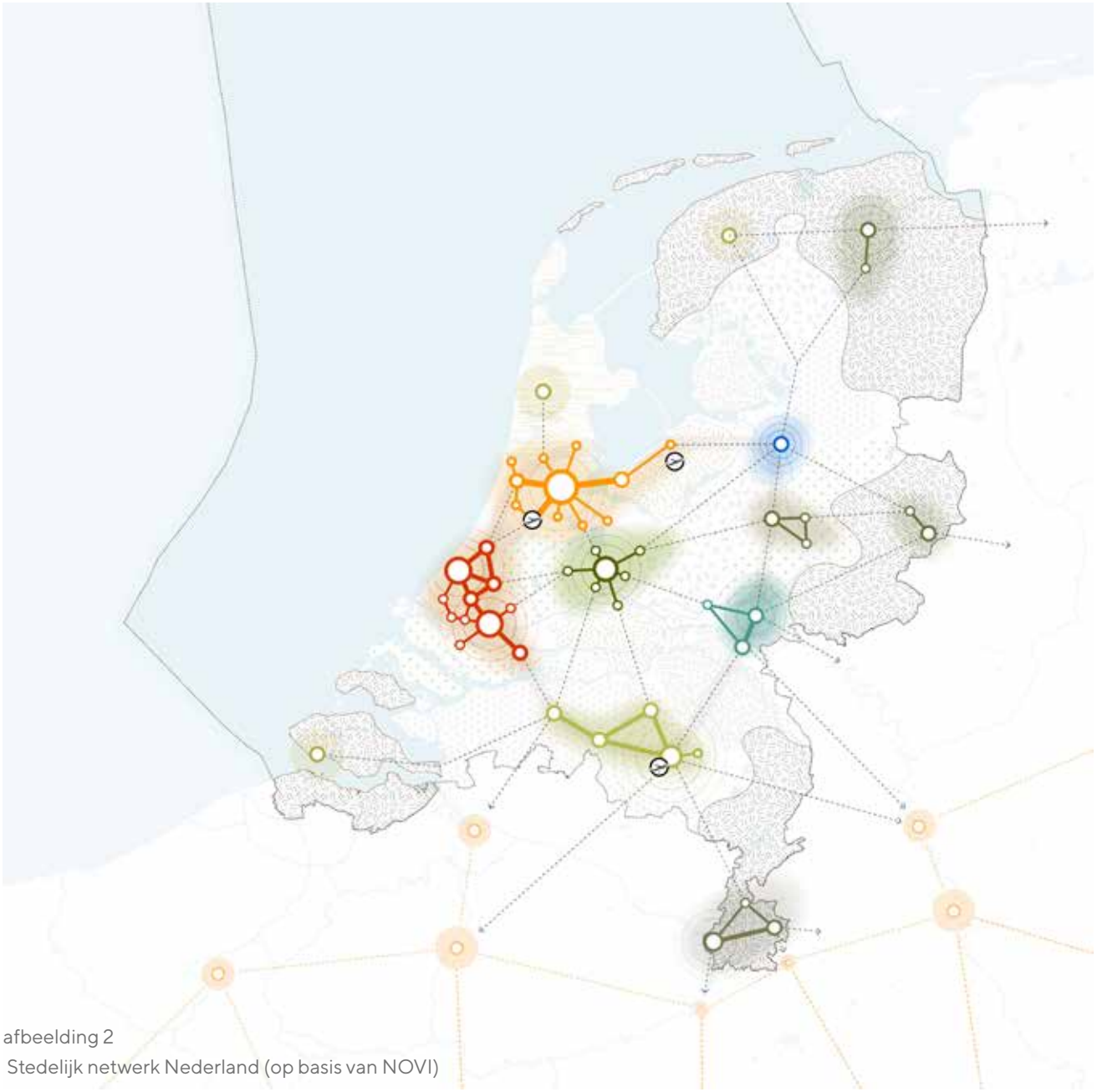
Weinig metropolen ter wereld kennen zo'n verscheidenheid op relatief kleine afstand als de Metropoolregio Amsterdam. En die gaat veel dieper dan alleen in de landschappelijke en stedelijke verschijningsvorm. Binnen de MRA geeft de bevolking iedere stad en elk dorp zijn eigen couleur locale. Ook de afkomst van de bewoners in de regio weerspiegelt verscheidenheid, met maar liefst zo'n 180 nationaliteiten. Een breed scala aan bedrijven en instellingen maakt alledaagse diensten en producten permanent beschikbaar. Andere weten met hun innovaties en producties de ogen van de wereld op zich gericht. De Metropoolregio Amsterdam wil de meest inventieve regio van Europa zijn met de best opgeleide bevolking.

De verschillende delen van de regio hebben hun eigen specifieke economische profiel en deze profielen tellen op tot een compleet economisch spectrum, dat talent opleidt en aantrekt en op een aantal terreinen op een wereldwijd speelveld opereert. Het is op dit moment echter vooral het aaneengesloten stedelijk gebied van Amsterdam en de Zuidflank dat profiteert van de schaalvoordelen die een metropoolregio met zich meebrengt. Andere delen van de MRA kennen hun eigen specialisatie, maar die specialisaties doen nog te weinig met elkaar.

Regionaal en internationaal sterk verbonden

De Metropoolregio Amsterdam is een sterk verbonden regio. De stedelijke regio functioneert als één grote stad – als een samenhangend daily urban system – met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. Veel mensen werken in een andere stad dan waar ze wonen. Inwoners kennen hun favoriete plekken om te winkelen, te stappen, te sporten of uit te waaien. Die plekken kunnen verdeeld zijn over de hele regio, alhoewel grote bevolkingsgroepen ook zijn aangewezen op werk en voorzieningen in een beperkter gebied.

De metropoolregio omspant het gebied waarbinnen het meeste woon-werkverkeer plaatsvindt. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio ook een sterke band met de direct omliggende regio's. Ook daar wonen mensen die in de MRA werken, zijn bedrijven gevestigd die producten en diensten leveren aan de inwoners en bedrijven in de MRA en is op het gebied van vrije tijd onderling veel verkeer. Het gebied dat als dagelijks systeem (Daily Urban System) functioneert is dan ook groter dan het MRA-



afbeelding 2
Stedelijk netwerk Nederland (op basis van NOVI)

samenwerkingsgebied. In functionele zin is er sprake van een steeds sterkere uitstraling van de metropool in alle windrichtingen: naar Noord-Holland Noord met Alkmaar en Hoorn, naar de Leidse regio en verder richting Rotterdam-Den Haag, naar Utrecht, Amersfoort en Zwolle.

Als een van de belangrijkste economische groeimotoren en het belangrijkste sociale en digitale knooppunt van Nederland doet de metropoolregio mee in de internationale top en is de regio ook internationaal sterk verbonden. Via de luchthaven Schiphol, de haven en internationale treinen, via digitaal knooppunt AMS-IX en via de sociale netwerken van de inwoners. Belangrijk is daarbij de verbinding met andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa, zoals het Ruhrgebied, Frankfurt, Hamburg, Berlijn, Brussel, Parijs en Londen.

Meerkernige structuur in een aantrekkelijk landschap

De metropoolregio heeft een internationale oriëntatie, en weet die te combineren met de menselijke maat en hoge leefkwaliteit. Een belangrijke bijdrage daaraan levert de meerkernige structuur van de metropool, met Amsterdam als kernstad en op korte afstand een aantal nieuwe en historische steden en karakteristieke dorpen. Daartussen bevindt zich een aantrekkelijk en bijzonder gevarieerd landschap met veel open water. Het herbergt een veelheid aan waarden en kansen en is essentieel voor een hoge leefkwaliteit, maar staat op sommige plaatsen wel onder druk. In als zijn veelzijdigheid vormt het landschap een aaneengesloten gebied. Dankzij die structuur blijven de afzonderlijke steden herkenbaar en vormt het landschap een uitgestrekt recreatiegebied dat voor iedereen in de regio dichtbij is, hoewel op dit moment niet altijd toegankelijk.

In verhouding met andere metropoolgebieden in de wereld is in de MRA sprake van relatieve sociaaleconomische gelijkheid. Dat neemt niet weg dat ook hier sprake is van een toenemende ongelijkheid in de verdeling van inkomensgroepen over de regio, en van gebiedsgebonden gezondheidsachterstanden. Over de hele linie is de leefkwaliteit hoog, maar niet iedereen profiteert daar in gelijke mate van.

Zeven deelregio's met eigen, unieke kwaliteiten

De Metropoolregio Amsterdam is ingedeeld in zeven deelregio's die elk hun eigen unieke kwaliteiten hebben en die tezamen de kracht van de MRA bepalen .

Zuid-Kennemerland

De deelregio Zuid-Kennemerland biedt de MRA een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat met ruime mogelijkheden voor recreatie en een hoogwaardig woon- en leefmilieu, dankzij de ligging aan de kust en de aanwezigheid van de historische stad Haarlem. De bevolking is relatief hoog opgeleid en onder hen bevindt zich een groeiend aantal expats. De badplaatsen en de natuur aan de kust (Nationaal Park Zuid-Kennemerland, de landgoederenzone in de binnenduinrand en het recreatiegebied Spaarnwoude) vormen een trekpleister voor een groeiend aantal bezoekers.

De economie kenmerkt zich door een groot aandeel zzp'ers en mkb'ers in de zakelijke dienstverlening, detailhandel en de creatieve en digitale sector. Daarnaast kent Zuid-Kennemerland een hoog aandeel (semi) overheidsorganisaties (provincie, rechtbank, onderwijs en zorg). Onderscheidend zijn culturele voorzieningen zoals een aantal grote musea, het horeca-aanbod en de positie van Haarlem als een van de beste winkelsteden van Nederland. Recent valt in de Haarlemse regio de dynamiek op van start-ups en scale-ups op het gebied van circulaire economie, gezondheid en toegepaste innovatie. In Waarderpolder Haarlem Business Park is Bouwlab gevestigd: een nationaal erkend fieldlab als innovatiehub voor nieuwe bouwtechnologieën.

IJmond

De IJmond kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan woonkwaliteiten. Van stedelijk tot dorps wonen, van betaalbaar tot duur. De woonomgeving wordt omrand door waardevolle landschappen: de kust, de ruige natuur van de duinen, de landgoederen, de Stelling van Amsterdam en het Oer-IJ.

Het gebied vormt de nautische toegangspoort van de MRA. Dankzij de ligging aan het Noordzeekanaal is het een centrum van productie, ontwikkeling en innovatie. De deelregio huisvest ook de opleiding in de maakindustrie. Daarmee is het de 'techport' van de MRA. De ambitie van de IJmond is om Techport beter nationaal bekend te maken, naar analogie van brainport Eindhoven. IJmond heeft een sleutelpositie in de bouw en onderhoud van offshore-windenergie en is daarmee ook de 'groene stekker' van de MRA. Daarnaast kent de deelregio een sterke logistieke sector, een regionaal georiënteerde zorgsector, innovatieve tuinbouw en dienstverlening. Bijzondere kwaliteiten voor toerisme en recreatie zijn de Beverwijkse Bazaar, de kustplaatsen, het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en het recreatieschap Spaarnwoude.

Zaanstreek-Waterland

De kwaliteit van Zaanstreek-Waterland is ruimte om te leven middenin authentiek landschap. Wonen in de stad of in het landelijk gebied, met scholen en voorzieningen nabij, altijd nabij water, groen en recreatiemogelijkheden,

afbeelding 3
Zaantheater

afbeelding 4
Heide en bos in het Gooise landschap

en goed bereikbaar via openbaar vervoer of auto. Het energieke regionale bedrijfsleven is gefocust op voedsel, (hout-)bouw, maakindustrie, circulaire economie en energietransitie en een ambitieus techniek- en ICT-cluster. Er wordt intensief samengewerkt tussen onderwijs ondernemers en overheid om daarmee de kwaliteit aan elkaar toe te voegen.

Het is niet alleen kwaliteit, het is ook identiteit die Zaanstreek-Waterland onderscheidt; Hollandser dan Hollands. Daardoor heeft de deelregio een grote toeristisch-recreatieve betekenis. Prachtige veenweidegebieden met eeuwenoude dijken en molens, weilanden rondom historische lintdorpen. De regio heeft een historie van economische en stedelijke ontwikkeling. In de 19e en 20e eeuw is de bedrijvigheid in de regio gemoderniseerd, maar sterk ondernemerschap, doe-mentaliteit en innovatiekracht bleven.

Almere-Lelystad
De steden op het nieuwe land kennen een unieke stedenbouwkundige opzet. Het landschap en de steden zijn tegelijk en in samenhang ontworpen. De samenleving is al sinds het begin krachtig verbonden is met de andere delen van de regio, zowel als het gaat om werk en stedelijke voorzieningen als in verhuisbewegingen. De natuurontwikkeling voor de kust levert een zeer bijzonder recreatie- en woonlandschap op en verrijkt daarmee het palet aan milieus in de MRA.

Het economisch profiel is nog vol in ontwikkeling. De economische structuur kenmerkt zich in toenemende mate door logistiek, ICT, techniek, circulaire economie, energietransitie, food, toerisme en recreatie. Op De Steiger en De Vaart in Almere zijn inmiddels belangrijke clusters in de circulaire economie ontstaan en Lelystad beschikt over bijzondere laboratoriumfaciliteiten op het gebied van luchtvaart, voeding en diergezondheid.

Gooi en Vechtstreek
Gooi en Vechtstreek is de groenblauwe verbinder van de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Met hoogwaardige voorzieningen is de deelregio een prettige plek om te wonen, werken en recreëren. De woonomgeving is organisch gegroeid. Dit heeft geleid tot een grote variatie in kernen, elk met een eigen identiteit, en woonmilieus. Het hart van de Media Valley ligt in Gooi en Vechtstreek. Sectoren zoals ICT, artificial intelligence, creatieve industrie, zorg en recreatie vormen eveneens belangrijke onderdelen van de economie.

Het landschap is speciaal en heel divers. Er is bos, heide en open weiland. Er liggen historische buitenplaatsen en er is veel water, zoals het Naardermeer, het plassengebied, het IJmeer en het Gooimeer. Verschillende gebieden hebben een nationaal of zelfs internationaal beschermde status. De verscheidenheid aan landschapstypen en de kwaliteit daarvan, in een relatief klein gebied in de verstedelijkte Randstad, maken Gooi en Vechtstreek uniek.

Amstelland-Meerlanden
Deze deelregio heeft een stevige economische positie binnen de MRA, mede dankzij Schiphol en Greenport Aalsmeer. Vervoer en opslag, groothandel, detailhandel en overige zakelijke diensten zijn de grootste economische sectoren. Vanwege deze sterke concentratie van (internationale) economische activiteit heeft Amstelland-Meerlanden een grote aantrekkingskracht op werkgelegenheid vanuit heel Nederland. Het aantal arbeidsplaatsen is groter dan

de beroepsbevolking. Dat heeft zijn weerslag op de woningbehoefte. De plancapaciteit is groot. Naast generieke woningbouwknelpunten is de aanwezigheid van Schiphol een extra uitdaging voor het bouwen van de wenselijke nieuwe woningen.

De deelregio biedt diverse hooggewaardeerde woonmilieus. Van stedelijke appartementen tot historische kernen en dorpse en landelijke woonmilieus, aangevuld met hoogwaardige culturele voorzieningen en liggend in een rijkgeschakeerd landschap. Van buitenplaatsen langs de Amstel, recreatie bij de Westeinderplassen, Ouderkerkerplas, Diemerscheg en in het Amsterdamse Bos, natuurschoon in de Amstelscheg met de Ronde Hoep, de weidsheid van de Bovenkerkerpolder tot nieuwe en te ontwikkelen landschappen als PARK21 en de Westeinderscheg.

Amsterdam

Amsterdam is van oudsher een centrum van internationale handel. Grote stromen mensen, goederen, informatie en geld komen er samen. De aantrekkingskracht is vandaag de dag onverminderd groot, ook dankzij de cultuurhistorische rijkdom van de binnenstad met zijn grachtengordel en de internationale, vrijzinnige ambiance. Amsterdam trekt hierdoor niet alleen drommen toeristen, maar het heeft de handelsstad ook gemaakt tot een centrum van kennis, onderzoek en innovatie. De universiteiten, scholen en kennisintensieve bedrijven trekken het talent aan dat het menselijke kapitaal vormt voor de groeiende kenniseconomie. Een belangrijk positie daarbinnen hebben startups en de tech-sector.

Met name binnen en nabij de ring/A10 heeft Amsterdam alle kenmerken van een hoogstedelijk woonwerkmilieu, met een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid en een grote diversiteit aan functies. Zo zijn er tal van internationaal vermaarde culturele instellingen gevestigd. Buiten de ring liggen uitgestrekte, modernistische tuinsteden waar steeds meer werkfuncties en voorzieningen neerstrijken. Het omringende landschap dringt via groene scheggen tot diep in het stadslichaam door.

afbeelding 5
Amsterdam

2.2

Urgentie van een integrale aanpak

De combinatie van de hoge leefkwaliteit, de menselijke maat en de internationale oriëntatie is een krachtige kwaliteit, maar het vergt flinke inspanningen om deze voor iedereen in de MRA in stand te houden. Zeker in het licht van de demografische en economische groei die wordt verwacht.

De afgelopen jaren, zeker vóór de coronacrisis, plukte de MRA in economisch opzicht de vruchten van haar internationale aantrekkingskracht. Maar die economische groei gaat niet overal even hard en niet iedereen profiteert er in gelijke mate van. De woningmarkt staat onder hoogspanning en de tekorten op de arbeidsmarkt lopen op. De sociaaleconomische verschillen binnen de regio nemen toe. Dat is onwenselijk – omdat de plek waar je woont niet van invloed mag zijn op de kansen die je krijgt, maar ook omdat praktisch en middelbaar opgeleide vaklieden onmisbaar zijn voor een goed functionerende metropoolregio.

Tegelijk hebben we te maken met een in hoog tempo veranderend klimaat en een biodiversiteit die in een paar decennia achteruit is gehold. De gezondheid van de woonomgeving staat op veel plekken onder druk. Het zijn processen die met spoed actie vereisen.

De urgentie werkt door in de volle breedte van de verstedelijking. We zien iedere ontwikkeling als een kans om de leefomgeving gezond, veilig en aantrekkelijk te houden of te maken. Groot of klein, binnen of buiten de stad. Die kansen zijn niet vrijblijvend: de urgentie is hoog opgelopen, elke kans moet worden gegrepen.

Dat betekent niet dat oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven één kant op wijzen. Ruimtelijke keuzes en keuzes in de tijd zijn en blijven noodzakelijk. Het betekent wel dat die keuzes gemaakt moeten worden vanuit een samenhangend, integraal, MRA-breed perspectief. Dat we opgaven zo veel mogelijk combineren in integrale projecten en gebiedsontwikkelingen. Pregnante voorbeelden zijn de leefkwaliteit rond Schiphol (paragraaf 3.1 en 4.6), de ontwikkeling en verduurzaming in het Noordzeekanaalgebied (paragraaf 4.1) en de sterke relatie tussen de stedelijke ontwikkeling (wonen, werken, voorzieningen) en de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Keuzes hiervoor werken door in andere delen van de MRA en daarbuiten, en in de kwaliteit van de leefomgeving. De ontwikkelingen zullen dan ook in samenhang met het MRA-schaalniveau worden uitgewerkt.
Om tegemoet te komen aan alle urgenties zijn substantiële investeringen nodig, van publieke zijde maar zeker ook van private zijde. Veel van die investeringen moeten al op korte termijn, voor 2030, worden gedaan. Maar daarvoor hebben (internationale) investeerders, net als bewoners, wel het vertrouwen nodig dat de MRA ook op lange termijn voor iedereen een veilige, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving blijft bieden. De keuzes in dit Verstedelijkingsconcept zijn daarop geënt. Bij keuzes voor de korte termijn houden we steeds oog voor de lange termijn. We kijken zo'n dertig jaar vooruit, of nog veel langer als het om de effecten van de klimaatverandering gaat. Zo voorkomen we dat we vóór die tijd weer nieuwe maatregelen moeten nemen, en de kosten uiteindelijk nog hoger zullen uitpakken.

2.3

Onze ambities

Verstedelijking is meer dan het bouwen van woningen en bedrijfsruimten alleen. We bouwen complete steden met een hoge leefkwaliteit. Dat betekent dat aan bouwlocaties, zeker de grotere, ook investeringen verbonden kunnen zijn in infrastructuur, voorzieningen, de openbare ruimte en de energievoorziening. Andersom stellen het groenblauwe netwerk en systemen voor mobiliteit, water en energie voorwaarden aan de ontwikkeling van woon- en werkgebieden.

Bij alle stedelijke ontwikkelingen willen we de kans aangrijpen om de regio klimaatadaptiever, natuurinclusiever en waterrobuuster te maken, het specifieke profiel van de omgeving te versterken en het sociaal-maatschappelijke evenwicht in de MRA te verbeteren.

Stad en landschap hangen nauw samen. Het aaneengesloten, gevarieerde en waterrijke landschap is een belangrijke troef van de metropoolregio en is onmisbaar voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Landschappelijke structuren zetten zich door in de stad, soms verscholen en soms uitgesproken. Verschillende functies van het landschap (zoals natuur, recreatie, water) kennen haarvaten al in de woonbuurt. Ambities voor stad en landschap zijn daarom nauw verbonden.

Ambities

- De hele metropoolregio laten profiteren van de groei
- Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus
- Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken
- Meer balans brengen in wonen en werken
- Zorgen voor een gezonde leefomgeving
- Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen
- De uitstoot van broeikasgassen terugdringen
- Doorontwikkelen van het metropolitane landschap
- De regio klimaatadaptief inrichten
- De biodiversiteit vergroten

De hele metropoolregio laten profiteren van de groei

De bevolking en de economie van de MRA blijven groeien. We willen die groeipotentie inzetten om de onderscheidende kwaliteiten verder te versterken: de combinatie van leefkwaliteit, menselijke maat en internationale oriëntatie, en de kenmerkende diversiteit. Om dat te bereiken, zetten we de meerkernige structuur van sterke steden en dorpen in een sterk landschap verder kracht bij.

Met de inzet op meerkernige ontwikkeling combineren we verschillende ambities. We verminderen de druk op de woon- en werklocaties in de Amsterdamse agglomeratie en beperken de groei van de spitspendel richting Amsterdam. We benutten de kwaliteiten van alle steden en dorpen in de MRA en komen tegemoet aan woningbehoeften per deelregio. We houden de menselijke maat in stand en we behouden zoveel mogelijk de open landschappen tussen de stedelijke gebieden in. Zo creëren we tegelijk gunstige ruimtelijke voorwaarden voor de grote duurzaamheidsopgaven van deze tijd: de mobiliteitstransitie, klimaatadaptiviteit, waterrobuustheid, biodiversiteit en schone energie.

Het is daarbij onze ambitie om door verstedelijkingskeuzes ook bij te dragen aan een verbetering in wijken waar een combinatie van ruimtelijke condities en sociaaleconomische kenmerken van de bevolking zorgen voor lagere kansen op een aantal kernonderdelen van het leven: welvaart, gezondheid en welzijn. Daarbij denken we aan menging en verbeteren van wijken door woningbouw en transformatie, het verbeteren van sociaal-maatschappelijke kansen, sociale cohesie en leefbaarheid in kwetsbare wijken door onder andere voorzieningenplanning, en verbetering van sociaaleconomische kansen in kwetsbare wijken door een betere bereikbaarheid van banen.

Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de bouw van 175.000 woningen tot 2030 en onderzoeken de mogelijkheid om in die periode nog eens 45.000 woningen te bouwen. Na 2030 lijkt de behoefte aan nieuwe woningen af te nemen, maar de prognoses kennen flinke bandbreedtes. Vooralsnog wordt uitgegaan van een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050.

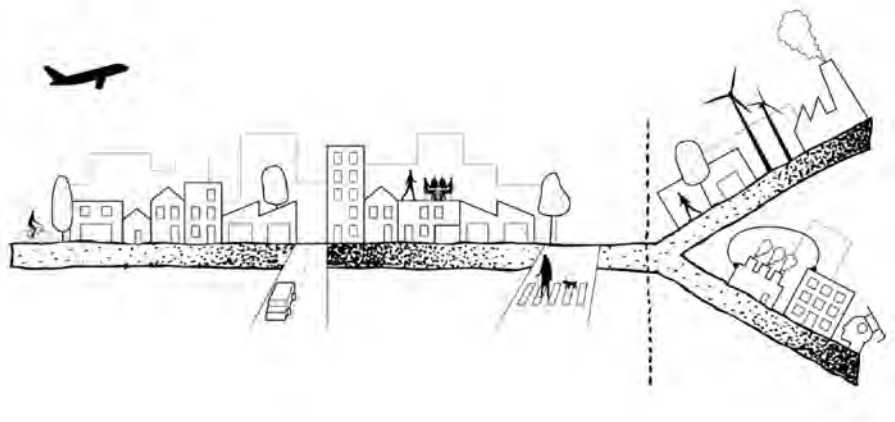
De verwachte economische groei, uitgedrukt in arbeidsplaatsen (banen groter dan 12 uur per week), bedraagt zo'n 250.000 tot 2040. Waar eerder werd verwacht dat vergrijzing zou zorgen voor afvlakkende groei, is de verwachting momenteel dat tussen 2040 en '50 de werkgelegenheid in dezelfde mate doorgroeit. We willen hier ruimte voor vinden, passend bij de aard van de bedrijvigheid.

De te ontwikkelen woon- en werkmilieus moeten passen bij de kwalitatieve vraag. Die gaat in toenemende mate uit naar gemengde (hoog)stedelijke woonwerkmilieus. De vraag naar nieuwe woningen komt vooral van starters op de woningmarkt en huishoudens die een kwalitatieve stap in hun wooncarrière willen maken. Daaronder bevinden zich ook senioren die passende woonruimte zoeken, en als ze die gevonden hebben een eengezinswoning achterlaten. De MRA, in het bijzonder Amsterdam, trekt bovendien veel jonge mensen uit binnen- en buitenland aan. De nieuwbouwvraag lijkt zich na 2030 te concentreren op (hoog)stedelijke

milieus, met een groot aandeel woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens die dichtbij voorzieningen, werk en openbaar vervoer willen wonen. Tot 2030 zijn naast appartementen ook relatief veel eengezinswoningen in woonwijken nodig.

De betaalbaarheid van woningen is daarbij een steeds belangrijker aandachtspunt. Door de stijgende woningprijzen zijn betaalbare woningen in toenemende mate vooral in de randen van de MRA te vinden. Voor een evenwichtige (sociale en economische) ontwikkeling is het belangrijk dat in de hele regio voldoende betaalbare woningen van voldoende kwaliteit en omvang beschikbaar zijn. Dit geldt met name voor de binnenstedelijke locaties nabij ov-knooppunten, stadsharten en de grote ontwikkellocaties. Voldoende betaalbaar aanbod is niet alleen te realiseren door nieuwbouw, maar ook door het betaalbaar houden van de bestaande voorraad.

De kenniseconomie gedijt in gemengde milieus, omdat die de interactie en kennisuitwisseling bevorderen. Maar we willen ook productiebedrijven inpassen in de stad, in 'productieve wijken'. Transformatie van bedrijventerreinen met grootschalige woningbouw vergroot de sociaaleconomische opgave om voldoende ruimte op de locatie of in de nabijheid te behouden voor lokaal voorzienende bedrijven en werkgelegenheid voor met name praktisch geschoolden. Dat is een voorwaarde om te zorgen dat de reis tussen woon- en werkplaats voor praktisch geschoolden niet te lang en/of te kostbaar wordt. Bedrijfsruimte voor kleinschalige maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijven is (net als sociale woningbouw) afhankelijk van betaalbare huurprijzen en wordt daardoor niet vanzelf door marktpartijen gerealiseerd. Ook vraagt het aandacht in de sfeer van de regelgeving.



afbeelding 6 - De MRA voorziet in een rijk scala aan complementaire werk- en leefmilieus (bron: Mensen Werk, Hoe geven we ruimte aan de toekomst van werk? (2018), Spontaneous City)

Niet ieder bedrijf leent zich voor menging met woningbouw. Voor deze bedrijven, die wel belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de MRA, blijven voldoende ongemengde bedrijventerreinen nodig. Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerreinen kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.

Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken

'Diversiteit' en 'verbinding' zijn de leidende principes voor een meerkernige economische ontwikkeling. Regionale economische profielen dragen bij aan de verscheidenheid die de MRA kenmerkt. Schaalvoordelen op het niveau van de stad komen voort uit onderlinge nabijheid van economische activiteiten, waarbij een natuurlijke verdeling ontstaat tussen grotere steden met een diverse economische structuur en meer gespecialiseerde, kleinere steden. Amsterdam en omliggende gemeenten vormen in deze meerkernige structuur het economisch dominante kerngebied. Schaalvoordelen op het niveau van de metropoolregio komen voort uit sterke verbondenheid: fysiek, sociaal en economisch.

Een groot deel van de gemengde woonwerkgebieden zal ook in de toekomst in en om Amsterdam zijn geconcentreerd. Om de hele metropoolregio te laten profiteren van de groei van de werkgelegenheid, versterken we de vestigingsmilieus elders in de regio. Dat doen we door ook daar in te zetten op gemengde woonwerkmilieus met een eigen onderscheidend profiel en een wenkend ontwikkelingsperspectief, voortbouwend op de bestaande economische karakteristiek.

Met deze ambitie bouwen we ook door op het innovatie-ecosysteem in de MRA, waarin het bedrijfsleven,

kennis- en onderwijsinstellingen en de overheid elk hun rol hebben. De koers die de economie heeft ingezet, is die richting circulariteit en digitalisering. Stromen en kringlopen bepalen meer en meer de structuur van de regionale economie. Reststoffen van het ene bedrijf kunnen worden benut door een ander bedrijf, of door particulieren. Dat kan gaan om grondstoffen, restwarmte, CO2, afvalwater. We houden rekening met de mogelijkheid dat voorzieningen voor de circulaire economie en de traditionele economie gedurende enige tijd naast elkaar zullen bestaan, wat een tijdelijk extra ruimtebeslag tot gevolg heeft.

De innovatiekracht van de regio is hard nodig bij de omslag naar een circulaire economie. Hetzelfde geldt voor de digitalisering. Kennisontwikkeling en -toepassing zijn in de huidige praktijk al nauw verbonden. Stimulering is vooral wenselijk in de afstemming tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Nieuwe generaties werkenden hebben skills nodig die passen bij een circulaire en gedigitaliseerde economie.

De inzet op diversiteit en verbondenheid zal tot slot hand in hand gaan met het versterken van de internationale positie van de MRA. Door de verdere ontwikkeling van de haven, de luchtvaart, het internationale treinverkeer en het digitale knooppunt AMS-IX. Bij deze ontwikkelingen zetten we in op verduurzaming en het verbeteren van de gezondheid en leefbaarheid in de omliggende gebieden.

Haveneconomie

Het havenindustrieel cluster zorgt voor stuwende werkgelegenheid, waarmee geld over de grens wordt verdiend en die een grote multiplier voor de lokale economie kent. De haven fungeert als doorvoerhaven van hoogwaardige producten, vestigingsplaats van hoogwaardige industrie en bedrijven, proeftuin voor nieuwe bedrijvigheid en als ecosysteem met interacterende bedrijven, kennisinstellingen en publieke partijen. Om die rol te kunnen blijven spelen is recent geïnvesteerd in het vernieuwen van de zeesluis.
Het havengebied is voor een blijvend sterke positie op het internationale toneel en voor zijn spilfunctie in de nationale economie niet meer alleen afhankelijk van volumes, maar juist ook van de duurzaamheid van de bedrijfsvoering en de innovaties die daarbij horen. In de energietransitie is een belangrijke rol weggelegd voor de haven, vanwege de aanwezigheid van grote energievragers en de traditionele, maar eindigende doorvoerfunctie voor grondstoffen zoals kolen. Ook in de overgang van een fossiele, lineaire economie naar een circulaire economie is een belangrijke rol weggelegd voor het havengebied. De haven kan met zijn innoverend vermogen de transities in de bredere regionale economie aanjagen.

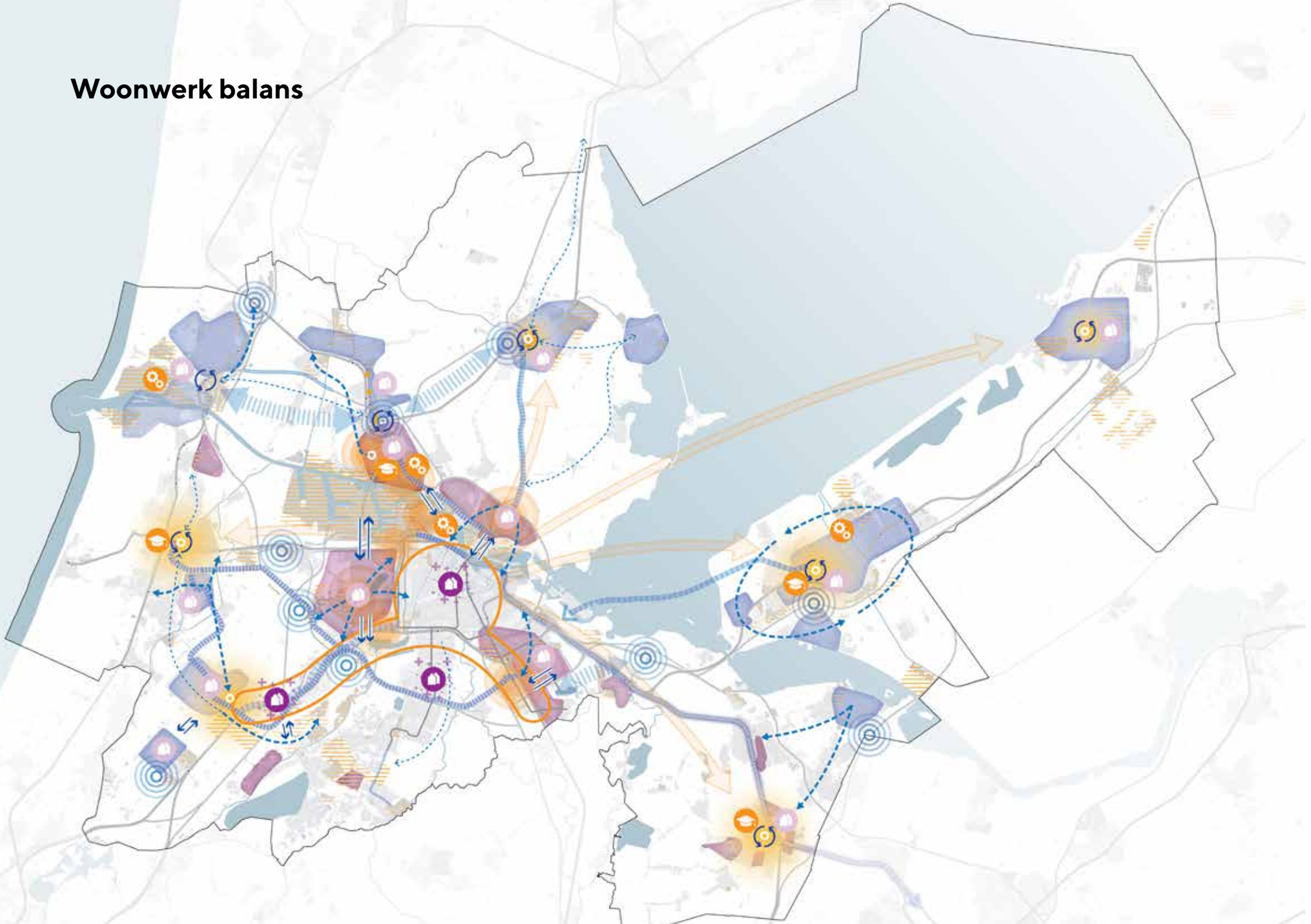
We willen dat het havencomplex zijn sterke internationale concurrentiepositie behoudt en bijdraagt aan een duurzame economische ontwikkeling. Daarvoor, en om de gezondheid en leefkwaliteit in de MRA te verbeteren, is verduurzaming noodzakelijk. Ook hechten we bijzondere waarde aan de specifieke werkgelegenheid die de haven biedt: praktische banen, binnen de geografische reikwijdte van veel inwoners.

Meer balans brengen in wonen en werken

Bij de expliciete keuze voor een meerkernige ontwikkeling is een evenwichtige ontwikkeling van de metropoolregio het doel. Op dit moment is in de metropoolregio sprake van een onevenwichtige ruimtelijke verdeling tussen de locaties waar mensen werken en wonen. Dit is een gevolg van een disbalans tussen een meerkernige ruimtelijke spreiding van wonen en een ruimtelijke concentratie van banen.

Vooral praktisch en middelbaar opgeleiden zijn om verschillende redenen minder goed in staat en bereid om ver, lang en tegen hoge kosten te reizen voor hun baan. Zij hebben doorgaans een lager inkomen, een lager autobezit en een lagere werkgeversvergoeding voor woon-werkverkeer. Daardoor weegt de afstand in tijd, geld en moeite relatief zwaarder voor hen dan voor hoger opgeleiden. Toch wonen deze groepen door processen op de woningmarkt vaker dan theoretisch opgeleiden buiten de kernagglomeratie, met relatief weinig lokale banen waardoor ze naar die voor hen in pure reistijd en brede bereikbaarheid minder goed bereikbare kernagglomeratie moeten reizen voor hun baan. Binnen de kernagglomeratie, waar juist meer banen zijn dan beroepsbevolking, zijn banen voor praktisch en middenopgeleiden bovendien vaker te vinden op de minder goed per openbaar vervoer bereikbare locaties.

Woonwerk balans



Legenda

Interventies wonen

- Concentraties praktisch en middelbaar geschoolden nabij werkconcentraties (fijnmazig lokaal verbinden)
- Uitbreiden betaalbare woonvoorraad
- Op peil houden betaalbare woonvoorraad

Interventies economie en onderwijs

- Economisch kerngebied
- Uitbreiding economisch kerngebied
- Versterken economische subcentra
- Versterken onderwijsstructuur
- Versterken maakindustrie, organiseren specialisatie
- Verleiden van bedrijven, versterken economisch profiel
- Ontwikkelen bedrijvigheid, sociaal economisch binden werkgelegenheid

Interventies bereikbaarheid banen

- Praktisch en middelbaar geschoolden op afstand van werkconcentraties (regionaal verbinden wonen en werken)
- Fijnmazig verbinden met economisch kerngebied
- Fijnmazig lokaal verbinden
- Verbinden economische centra met HOV
- Verbinden economische centra met fiets
- Zoeklocatie regiohub

Overige

- Stadsharten MRA Verstedelijkingsstrategie
- BBG
- Bedrijven en industrieterrein
- Treinspoor
- Snelweg

Deze ruimtelijke disbalans in de metropoolregio leidt tot een flinke woon-werkpendel die de vervoersongelijkheid versterkt tussen praktisch en middelbaar opgeleiden met lagere inkomens aan de ene kant, en theoretisch opgeleiden met gemiddeld hogere inkomens aan de andere kant.[1] Deze disbalans leidt er ook toe dat werkgevers in de kernagglomeratie en praktisch en middelbaar geschoolden elkaar moeilijker of niet kunnen vinden.

Het is onze ambitie om deze disbalans en ongelijkheid waar mogelijk te verminderen. De uitdaging is om via een slimme onderlinge afstemming tussen keuzes in locaties van wonen en werken en hun onderlinge bereikbaarheid bij te dragen aan meer balans tussen wonen in werken in alle deelregio's, in termen van de verhouding van het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking.

De bijdrage van de Verstedelijkingsstrategie bestaat aan de ene kant uit maatregelen om op decentrale locaties met een hoge concentratie van praktisch en middelbaar opgeleiden (de blauwe gebieden op de kaart):

- Het bestaande werk te behouden en te integreren in ruimtelijke transformatiegebieden
- De condities voor werkgelegenheidsgroei te verbeteren door de decentrale economische profielen te versterken, daarmee specialisatie en concurrentiekracht te versterken en bedrijven te verleiden zich te vestigen
- Wonen en werken op transformatielocaties waar mogelijk te mengen in productieve buurten of wijken, en bedrijventerreinen te reserveren nabij plekken waar veel werkgebieden worden getransformeerd
- De nabijheid en bereisbaarheid te verbeteren tussen woon- en werklocaties met deelauto's, auto-fiets en auto-ov combinaties voor autogebonden reizigers en het streven naar betaalbare en beschikbare alternatieven van lopen, (e-)fiets en openbaar vervoer met aandacht voor de fijnmazigheid van het netwerk

Aan de andere kant kan de Verstedelijkingsstrategie mogelijke arbeidstekorten tegengaan in cruciale beroepen en competitieve sectoren in de kernagglomeratie (het oranje gebied op de kaart) met meer woonmogelijkheden voor praktisch en middelbaar geschoolden met een laag- of middeninkomen in de steden en kernagglomeratie. Dit betekent dat de betaalbare woningvoorraad op peil moet worden gehouden en waar mogelijk vergroot dient te worden. Daarnaast vraagt het in de paarse gebieden op de kaart om gerichte maatregelen die fijnmazige, betaalbare en veilige verbindingen tussen de woon- en de werkplek helpen verbeteren.

Deze aanpak vraagt om maatwerk per gebied én om een MRA-brede integrale uitwerking, beide op het snijvlak van wonen, economie en bereikbaarheid. Deze integrale uitwerking omvat:

1. Het voor verschillende opleidingsniveaus, sociale groepen en bedrijfssectoren in beeld brengen van de huidige verhouding banen/beroepsbevolking, functiemix wonen-werken-voorzieningen en bereikbaarheidsprofiel, geredeneerd vanuit de deelgebieden én het grotere systeem
2. Het bepalen van de ambities van deelregio's en stadsharten voor de doorontwikkeling van deze functiemix en het bereikbaarheidsprofiel, dat laatste ook in relatie tot veranderingen in het bereikbaarheidssysteem
3. Het bepalen van een typologie voor de 'optimale' functiemix van de verschillende woonwerkmilieus in relatie tot het (toekomstig) bereikbaarheidsprofiel en vestigingsklimaat met handvatten voor gebiedsontwikkeling en bereikbaarheidsinterventies
4. Het invullen en waar nodig aanscherpen van de ambities van deelregio's en stadsharten op basis van de typologie voor de 'optimale' functiemix, woon-, vestigings- en bereikbaarheidsklimaat

1 Vervoersongelijkheid betekent dat voor praktisch en middelbaar opgeleide inwoners van de MRA zowel binnen de MRA als geheel, als binnen de diverse deelregio's de kosten voor het reizen tussen woonplek en werkplek in termen van tijd, geld en moeite hoger zijn dan voor theoretisch opgeleide inwoners in de MRA, voor velen vermoedelijk zelfs in die mate dat het een drempel oproept voor arbeidsparticipatie.

Bereikbaarheid in de MRA bevorderen: toegankelijk en betaalbaar

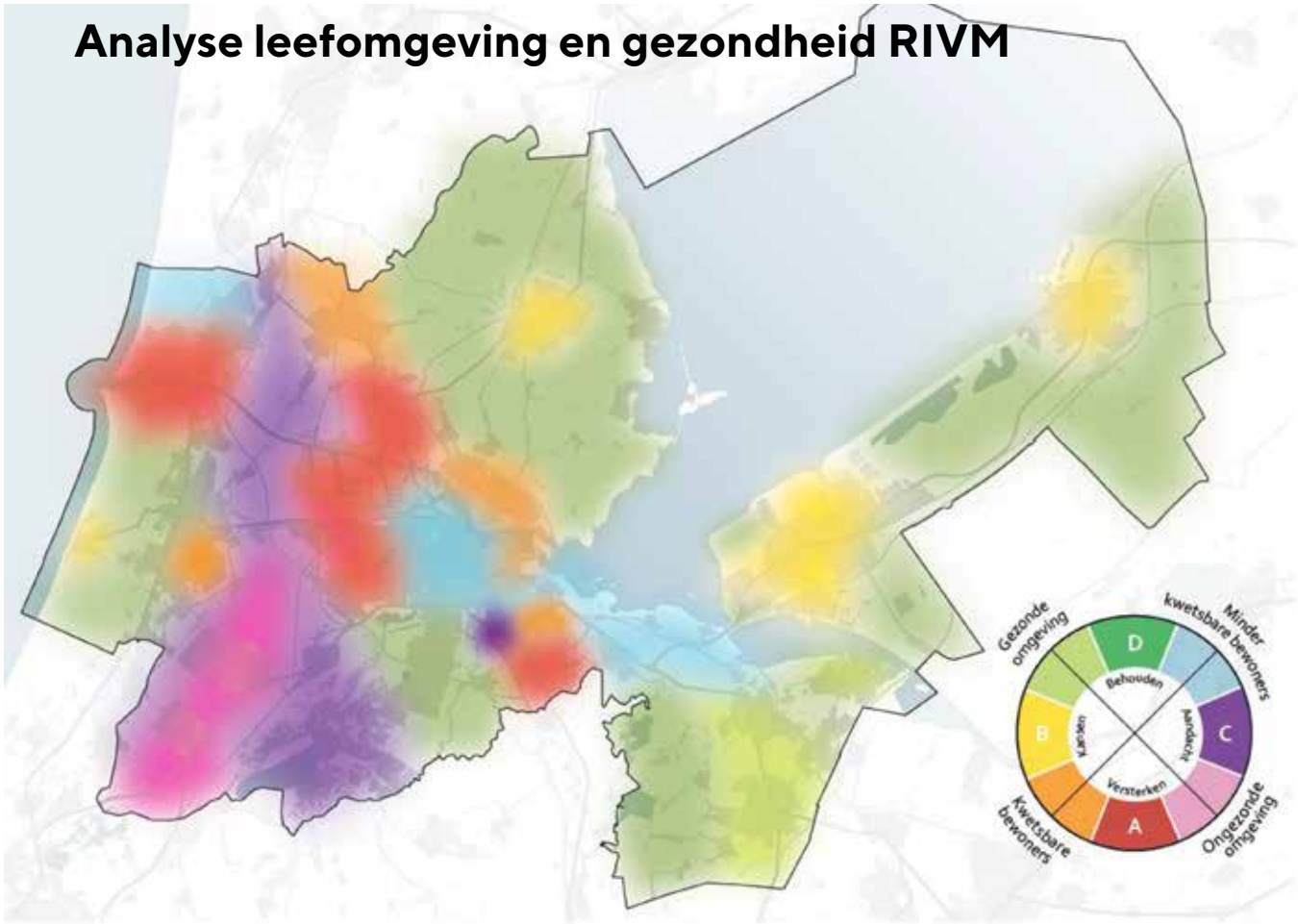
Door de groei van de metropoolregio zal ook de mobiliteit in, van en naar de MRA toenemen. Die toenemende mobiliteit moet passen in het streven naar een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Economische centra blijven bereikbaar, en tegelijk mag de reisafstand tussen de woning aan de ene kant, en de werkplek en voorzieningen aan de andere kant, niet te groot worden. We willen dat deze dagelijkse mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar blijft. Met name onder praktisch geschoolden is de bereisbaarheid een aandachtspunt.

De Verstedelijkingsstrategie en de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem leiden in hun onderlinge wisselwerking tot een mobiliteitstransitie. Ambitie is een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit, die het mensen gemakkelijk maakt om hun reis van deur tot deur te organiseren, op betaalbare wijze en beperkt afhankelijk van een eigen auto. En we willen ook dat het goederenvervoer minder afhankelijk wordt van de vrachtauto, met name in de stadsdistributie. Door logistiek en goederenvervoer slimmer en duurzamer te maken, ook met logistiek en goederenvervoer over water, kan deze sector andere ambities ondersteunen.

In de internationale verbindingen heeft het vliegverkeer een belangrijke rol. We willen het vliegverkeer op korte afstanden terugdringen door meer ruimte te creëren voor internationale treinen op het spoorwegnet. Schiphol kan daardoor verder groeien als een internationaal knooppunt voor het treinverkeer. Om de ruimte op het spoor te creëren, is het nodig om Hoofddorp en Schiphol te verbinden met het metronetwerk van Amsterdam. De consequentie van meer internationaal treinverkeer kan zijn dat de milieueffecten en het ruimtebeslag van de spoorbaan toenemen. Negatieve effecten op het binnenlandse en het regionale treinverkeer moeten worden voorkomen. Daarnaast betekent het niet vanzelf dat hiermee de milieueffecten en het ruimtebeslag van de luchtvaart afnemen. De vrijkomende luchtvaartcapaciteit kan tenslotte ingenomen worden door vluchten op lange afstanden. Hier moet een evenwicht in worden gevonden.

Om de ontwikkeling van een veilig, gezond en duurzaam metropolitaan mobiliteitssysteem te bevorderen, benaderen we het mobiliteitssysteem als één samenhangend systeem van verschillende modaliteiten voor personen- en goederenvervoer: spoor en openbaar vervoer, weg, waterweg, fiets en lopen. De ontwikkeling van binnenstedelijke woningbouw in gemengde milieus is een krachtige ondersteuning van deze ambitie.

afbeelding 7
Mobiliteitssysteem als één samenhangend systeem
station Bijlmer-Arena



afbeelding 8
Thema's gezondheid beschermen en bevorderen

Zorgen voor een gezonde leefomgeving

In de MRA zijn er grote verschillen in de lokale gezondheidssituatie. Zo zijn er verschillen tussen gebieden waar de leefomgeving relatief gezond dan wel ongezond is, en tussen gebieden waar relatief veel dan wel weinig mensen wonen die kwetsbaar zijn voor fysieke en mentale gezondheidsrisico's. Dat blijkt uit een analyse die het RIVM heeft uitgevoerd voor het Verstedelijkingsconcept.

Onze ambitie is om iedereen in de MRA een gezonde leefomgeving aan te bieden door te investeren in een omgeving die inwoners beschermt tegen milieudruk en die de mentale en fysieke gezondheid bevordert. Deze ambitie laat zich het meest voelen in keuzesituaties in gebieden waar een oververtegenwoordiging van mensen met een kwetsbare gezondheid stapelen met ongezonde leefomgevingsfactoren, of waar de ruimtevragers met een negatieve impact op gezondheid concurreren in ruimtegebruik met interventies ter bevordering van de gezondheid.

De primaire aandachtsgebieden zijn de rood-oranje-roze gebieden op de kaart. Hier wonen relatief veel mensen die kwetsbaar zijn voor fysieke en mentale gezondheidsrisico's in een relatief ongezonde omgeving. Om de gezonde leefomgeving te versterken is een combinatie van ruimtelijke maatregelen ter bescherming én bevordering van de gezondheid hier op zijn plek, met name ook als er veel nieuwbouw is gepland.

In de paarse gebieden waar een ongezonde omgeving het belangrijkste probleem is, maar relatief weinig mensen wonen, is gezondheidsbescherming de primaire uitdaging. In de gele gebieden wonen relatief veel kwetsbare mensen, maar is de omgeving relatief gezond.

Hier is gezondheidsbevordering en het verminderen van deze kwetsbaarheid van belang. In de groene gebieden waar relatief gezonde mensen in een gezonde omgeving wonen, is het zaak deze gezonde omgeving te behouden ondanks verstedelijkingsdruk.

Beschermen van de gezondheid betekent in de eerste plaats maatregelen tegen geluidsbelasting en luchtvervuiling in de woon- en leefomgeving. Daarbij kan gedacht worden aan het verminderen, verduurzamen of verplaatsen van geluid- en fijnstofbronnen zoals industrie en luchthavenactiviteiten, en het verlagen van de maximumsnelheid op autowegen in de nabijheid van huidige en toekomstige woonlocaties. Maar ook bescherming tegen wateroverlast en hittestress zijn belangrijk in het beschermen van de gezondheid, net als de verkeersveiligheid. Er ligt een relatie met de energietransitie en circulaire economie, die enerzijds nodig zijn voor een structureel schonere en gezondere omgeving, maar waarvan de infrastructuur plaatselijk nadelige effecten kan hebben (milieu- en veiligheidscontouren). Tenslotte is er een sterke relatie tussen gezondheid en een slechte woningkwaliteit (schimmel, rotte fundering), die ook kan leiden tot energiearmoede. Daarmee zijn gerichte acties om via inzet op verduurzaming van woningen in bepaalde wijken niet alleen van belang om de energietransitie te stimuleren, maar ook om gezondheidswinst te behalen.

Een ruimtelijke inrichting die uitnodigt tot bewegen, ontspannen en ontmoeten en tot actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen) bevordert de gezondheid. Belangrijk daarin zijn functiemenging (de nabijheid van dagelijkse voorzieningen, werk en opleiding en voorzieningen voor ontspanning) en de nabijheid en kwaliteit van groen; zowel groen in de directe woonomgeving als aantrekkelijke en toegankelijke recreatie- en natuurgebieden. Vooral in de rode, roze en paarse gebieden, waar ruimteclaims ter bevordering van de gezondheid concurreren met andere ruimteclaims, vraagt dit om een zorgvuldige afweging.

In algemene zin is ook de ontwikkeling van (snel) fietspaden en openbaar vervoer bevorderlijk voor de gezondheid. Verder kan maatschappelijke participatie de gezondheid bevorderen. Daarvoor is de nabijheid van werk en opleiding relevant, net als ontmoeting en sociale cohesie. Aandachtspunt daarbij is dat segregatie en gentrificatie in wijken de oorzaak kunnen zijn van vermindering van sociale cohesie en ontmoeting, en een negatieve invloed hebben op de mentale gezondheid. Tot slot geldt dat ruimtelijke inrichting veelal niet voldoende zal zijn. Voor daadwerkelijke gedragsverandering en gezondheidsbevordering is ruimtelijk beleid in combinatie met sociale maatregelen nodig.

De uitstoot van broeikasgassen terugdringen

We werken toe naar een schone MRA, circulair en fossielvrij. Met name in het terugdringen van de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen kan de Verstedelijkingsstrategie veel betekenen. Dat is noodzakelijk om verdere klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende effecten op de veiligheid en de gezondheid van de leefomgeving tegen te gaan. Het energiesysteem staat voor een fundamentele vernieuwing. Duurzame energiebronnen zoals wind, zon en geo- en aquathermie zullen fossiele bronnen vervangen. Dat vraagt om een geïntegreerd hybride energiesysteem; een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, dat kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert en een stabiele energievoorziening waarborgt. Meer dan in het verleden zal dat sturend zijn voor verstedelijkingskeuzes. De energietransitie werkt door in de industrie, die ook in de energievoorziening meer circulair zal gaan werken, en in de mobiliteitstransitie.

We willen bevorderen dat in de bouw materialen worden gebruikt die bij de productie weinig tot geen CO2 -uitstoot veroorzaken, of die zelfs CO2 opslaan, zoals hout. Bosaanleg helpt om CO2 op te slaan. En ook het terugdringen van de bodemdaling levert een reductie op van de uitstoot van broeikasgassen.

Doorontwikkelen van het metropolitane landschap

Dankzij de meerkernige stedelijke structuur van de MRA is het landschap nooit ver weg. Onze ambitie is dat vanaf iedere woning binnen vijftien minuten fietsen een aantrekkelijk en toegankelijk landschap bereikbaar is. Zo levert het landschap een belangrijke bijdrage aan de leefkwaliteit en de menselijke maat. Of het nu is om stil te genieten van de natuur of om een festival te bezoeken, om een rondje te sporten of een dag op het water door te brengen. De behoefte aan recreatie in landschap nabij de steden groeit als de steden drukker worden. Dat maakt aandacht voor beleving, de recreatieve functie, toegankelijkheid en stad-landverbindingen (de scheggen en stadsranden) op zijn plaats bij ruimtelijke ingrepen die invloed hebben op het landschap.

Het landschap draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning en is productief als landbouwareaal. Het aaneengesloten landschap is essentieel voor het herstellen van de biodiversiteit. Een sterk landschap functioneert bovendien als leverancier van een aantal

Terugdringen van de bodemdaling

De bodemdaling in veenweidegebieden (Waterland, Amstelscheg, Vechtstreek) is een gevolg van het oxideren van veen. Daarbij komen broeikasgassen zoals CO2 vrij. De bodemdaling in droogmakerijen ontstaat door een combinatie van inklinkende kleigronden en oxidatie van veen. Dalende bodems kunnen ook gevolgen hebben voor onder meer het grondgebruik, het beheer van infrastructuur en de kwaliteit van houten funderingen.

Het tempo waarin veen oxideert heeft te maken met het grondwaterpeil dat nodig is voor het huidige agrarische grondgebruik. Naarmate de grond natter is, daalt de bodem trager. Het huidige peilbeheer in veel agrarische veenweidegebieden, waarbij slootwater wordt weggepompt om de bodem voldoende droog te houden voor agrarische productie, draagt bij aan het tempo van de bodemdaling. Een optie om de bodemdaling in veenweidegebieden tegen te gaan, is om het grondwaterpeil structureel te verhogen. Dat heeft al gauw gevolgen voor het grondgebruik. Dat zou daarop afgestemd moeten worden, hetzij door een aangepaste agrarische bedrijfsvoering, hetzij door een keuze voor natuur of recreatie, of een combinatie van de drie. Technische oplossingen (zoals drukdrainage of onderwaterdrainage) zijn ook denkbaar en worden momenteel onderzocht op hun kansen en mogelijke effecten.

Welke oplossing voor welk veenweidegebied het meest in aanmerking komt, wordt uitgewerkt in integrale gebiedsprocessen met alle betrokken partijen, zoals in Laag-Holland en het Groene Hart. In deze integrale gebiedsprocessen wordt gezocht naar oplossingen die de bodemdaling tegengaan en op maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Ook in de Amstelscheg werken gebiedspartijen samen aan een integraal Gebiedsperspectief, waarin dit onderwerp wordt meegenomen.

Eerste oorzaak van de bodemdaling in Flevoland is het inklinken van klei. Dat is een natuurlijk proces dat op termijn tot stilstand komt. Daarnaast is er sprake van lokale veenpakketten die dicht op het oppervlakte zitten. Oxidatie van deze veenpakketten heeft (naast de inklinking) daling tot gevolg. Bepaalde vormen van intensieve akkerbouw kunnen op een aantal plekken op termijn niet meer haalbaar zijn. Hier moet worden gezocht naar ander gebruik van deze gronden.

groenblauwe diensten die stuk voor stuk van belang zijn voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zoals schone lucht, waterwinning voor de drinkwaterproductie, waterbuffering, verkoeling, energie en de mentale gezondheid die verbonden is aan een groene omgeving.

De landschappelijke waarden en groenblauwe diensten vragen allemaal aandacht en onderhoud, willen we ze op de lange duur kunnen handhaven en versterken. Het behoud van de doorgaande landschappelijke structuur, de ontwikkeling van de landschapseenheden die daar deel van uitmaken en een landschapsinclusieve verstedelijking hebben een cruciale rol in het borgen van een goede leefkwaliteit voor iedereen in deze groeiende metropoolregio.

De regio klimaatadaptief inrichten

Het klimaat verandert snel. Dat betekent een grotere toevloed van water via de rivieren, een stijgende zeespiegel, extreme buien, maar ook perioden van hitte en extreme droogte. Ruimtelijke ontwikkelingen van nu krijgen gedurende hun levensduur te maken met een wezenlijk ander klimaat. In de tweede helft van deze eeuw zal de klimaatverandering waarschijnlijk accelereren. Dat maakt de urgentie van een klimaatadaptieve inrichting des te groter. Er zal steeds kortere tijd zijn om keuzes te maken, ontwikkelingen voor te bereiden en maatregelen uit te voeren. Wachten met klimaatadaptieve maatregelen leidt ertoe dat we binnen afzienbare termijn de ruimtelijke inrichting en het watersysteem in veel landelijke en stedelijke gebieden opnieuw moeten aanpassen, willen we de metropoolregio leefbaar houden en mogelijke schade beperken.

In gebieden met veel economische waarde, waar veel mensen wonen en werken, is dat ingewikkeld en kostbaar. Enkele jaren voor je uitschuiven of alleen rekenen met mogelijke scenario's tot 2050 resulteert al snel in miljarden euro's aan extra investeringen in de ruimtelijke inrichting van met name stedelijk gebied en in het watersysteem. Kortom: hoe eerder we beginnen met aanpassen, hoe beperkter de uiteindelijke totaalkosten.

Bij ruimtelijke plannen en projecten moeten we direct al de gehele levensduur in beschouwing nemen en kijken naar de verre horizon van 2100. Dat betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen ook op korte termijn moeten worden getoetst aan alle scenario's voor de lange termijn. Daar zitten onzekerheden in. We weten niet precies hoe snel de klimaatverandering gaat verlopen en hoe zwaar de effecten zullen zijn. Een klimaatadaptieve regio moet met die onzekerheden weten om te gaan. Zo kunnen ingrepen vermeden worden die op lange termijn tot grote extra risico's of kosten zullen leiden, en blijven verschillende ontwikkelpaden open.

Elke ontwikkeling draagt zo bij aan een klimaatadaptieve regio[2] . Dat is een regio waar:

- Risico's van overstroming beperkt zijn
- Voldoende ruimte is om water vast te houden en te bergen, ook in periodes van hevige neerslag of grote toevoer
- Men niet afhankelijk is van meer drinkwater en zoetwater dan beschikbaar is, ook niet bij langdurige droogte
- Stedelijke gebieden voldoende verkoelingsmogelijkheden bieden bij extreme hitte

Terugdringen hittestress

Hitte vormt een steeds groter gezondheidsrisico, vooral in stedelijk gebied. Vanwege de klimaatverandering komen hittegolven steeds vaker voor. Bij een hittegolf ontstaan temperatuurverschillen tot wel acht graden tussen stedelijk en landelijk gebied. Reductie van hittestress werkt door in de inrichting van nieuwe en bestaande stedelijke gebieden, in het bijzonder bij stedelijke verdichtingsprojecten. Voorbeelden van verkoelende maatregelen zijn het creëren van meer schaduw in de stad en meer ruimte voor groen en bewegend water, zowel in het openbaar domein (parken, plantsoenen, groenstroken) als in het private domein (inwoners en bedrijven stimuleren om daken, gevels of verharde tuinen te vergroenen). Op een groter schaalniveau kunnen stedenbouwkundige keuzes helpen om verkoelende wind uit het buitengebied diep de stad in te laten waaien.

De biodiversiteit vergroten

De MRA onderscheidt zich van de meeste andere metropolen door de aaneengesloten landschappelijke structuur, waardoor nabij de stedelijke gebieden steeds goed bereikbare en waardevolle landschappen te vinden zijn. Zee, strand, duinen, bos, heide, veenweiden, moerassen, polders en de grote meren – ze kennen allemaal eigen en belangrijke natuurwaarden. Tezamen vormen ze een leefomgeving voor duizenden plant- en diersoorten. Die landschappelijke en ecologische variatie neemt niet weg dat de biodiversiteit in de loop van de twintigste eeuw dramatisch is afgenomen. Die afname is de laatste jaren afgeremd, maar nog steeds ligt er een grote herstelopgave.

Op lange termijn moet het ecologische systeem zodanig veerkrachtig en robuust zijn, dat de natuur tegen een stootje kan zonder direct aan waarde te verliezen. Zo'n robuuste ecologische droge en natte structuur is een voorwaarde voor het herstel van de biodiversiteit en voor een duurzame stedelijke en ruimtelijk-economische ontwikkeling.

We werken toe naar een situatie waarbij de aandacht voor planten en dieren als vanzelfsprekend is ingebed in ieders leefomgeving en in de planning, het ontwerp, de ontwikkeling en het beheer van steden, dorpen en landschappen. De natuur loopt zo vanaf de achtertuin in de stad en het dorp naar de natuurgebieden door de hele MRA. Zo versterkt de natuur zich in alle haarvaten van de samenleving en kunnen inwoners profiteren van de gezondheidseffecten van een groene en biodiverse omgeving.

2 *Bij de transitie naar een klimaatadaptieve regio kan gebruik worden gemaakt van de resultaten uit het proces van de Deltaprogramma's Ruimtelijke Adaptatie en Zoetwater.*

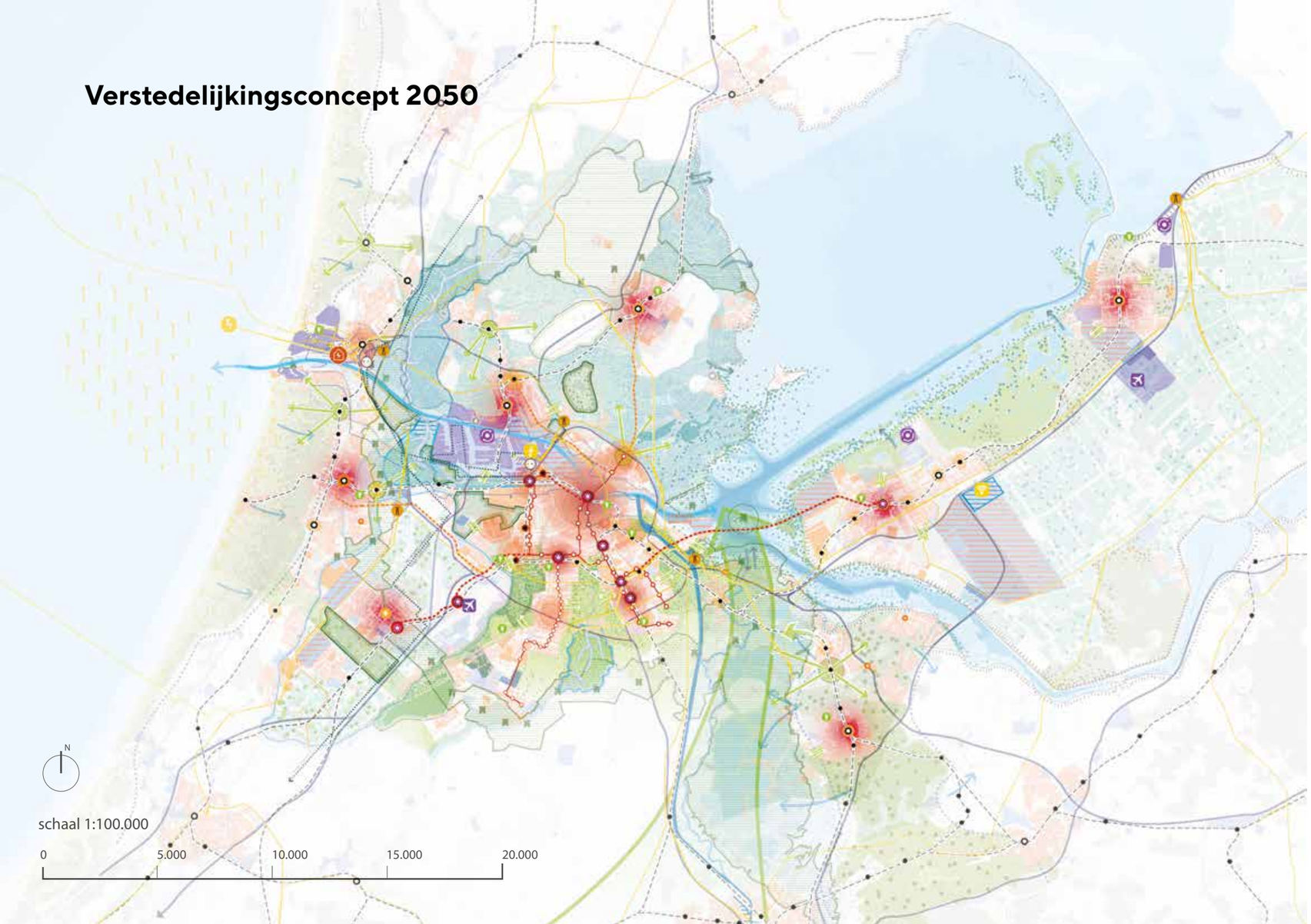
3. Verstedelijkingsconcept

Ambities worden concreet in het Verstedelijkingsconcept. Het laat zien hoe we de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving willen vormgeven. Niet alles kan overal. We zijn zuinig op bestaande waarden en kwaliteiten van de leefomgeving. De wisselwerking tussen stedelijke ontwikkeling en de systemen van water, energie en mobiliteit stelt voorwaarden. Maatregelen ondersteunen verschillende ambities tegelijkertijd, maar er ontstaan ook schuurpunten die om keuzes vragen.

Bij verstedelijking komen vele aspecten samen. In dit hoofdstuk wordt het Verstedelijkingsconcept uiteengezet in de drie hoofdlijnen van het concept:

3.1 Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat
3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad
3.3 Systemen voor de toekomst

Verstedelijkingsconcept 2050



N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Legenda

- 380 kV-onderstation
- Conversie van waterstof naar elektriciteit
- EnergieHUB
- Windturbines op zee
- Ruimte voor Energietransitie
- Data
- Circulaire economie (grondstoffen)
- Vliegveld
- Woningbouw
- Kantoren / bedrijventerrein
- Zoekgebied 4e connectiviteitshub
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen
- Multimodal knooppunt
- Kennis & Innovatieclusters
- Energie Infrastructuur
- Bestaande snelwegen
- Bestaande spoorwegen
- Ringen draaiend houden
- Bestaande HOV metrolijnen
- Nieuwe HOV lijnen
- Nieuwe HOV metrolijnen
- Metrohalte
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Stadshart
- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Vasthouden en kwelwater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Extra afvoer
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Regionale kering
- Unesco heritage
- Recreatie gebied
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Buitenpoort
- Ecologische verbindingen
- Verbindingen
- NZKG landschap
- Stelling van Amsterdam

3.1 Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

Aan de basis van het Verstedelijkingsconcept staat de inzet op een meerkernige ontwikkeling. Daarmee geven we uitwerking aan de ambities van een evenwichtige groei van de woningmarkt en de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau en het voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve vraag: het ontwikkelen van complete steden en samenlevingen.

Nog steeds zal een groot deel van de behoefte aan woningen en arbeidsplaatsen voortkomen uit de Amsterdamse agglomeratie en daar ook worden opgevangen. Maar een fors deel landt ook elders, in aanvulling op de behoefte die uit de deelregio's zelf voortkomt. Door een samenhangende verdeling van woningbouw, arbeidsplaatsen en voorzieningen, versterken we de afzonderlijke delen van de metropoolregio.

Dit hoofdstuk beschrijft in de eerste paragraaf welke woon- en werklocaties worden ontwikkeld en onder welke voorwaarden, met een nadruk op de locaties waar samenwerking tussen Rijk en regio voor nodig is. De daaropvolgende paragrafen geven weer hoe we, onder meer met deze woon- en werklocaties, willen bouwen aan de samenleving: via een divers woningaanbod in de hele regio, via strategische economische ontwikkellijnen en de inzet op een grotere kansengelijkheid. Vervolgens wordt de relatie gelegd met de bestaande wijken, in de paragraaf 'Stedelijke vernieuwing en beheer'. Het hoofdstuk over de meerkernige ontwikkeling sluit af met een paragraaf over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de verstedelijking.

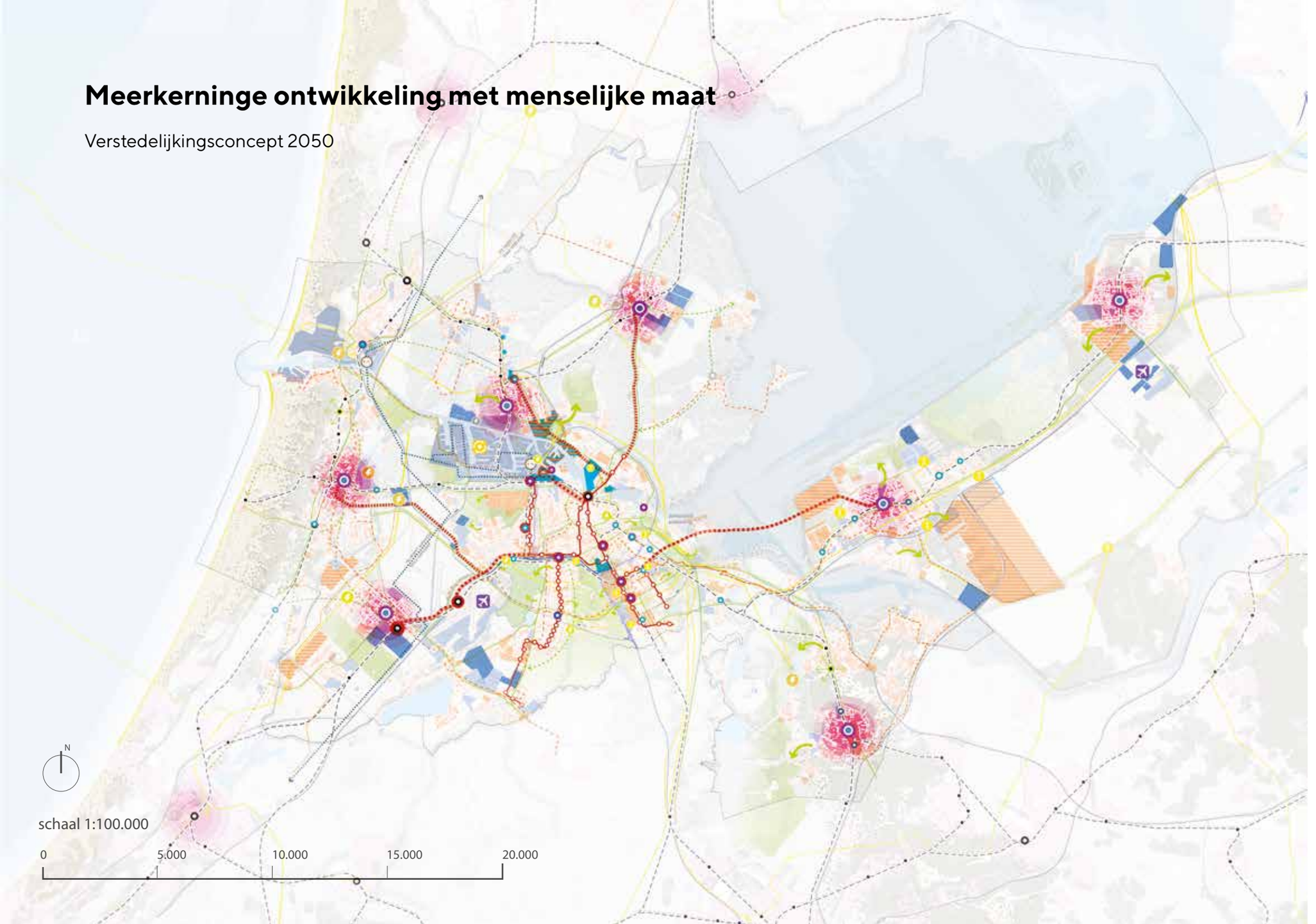
De ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen vindt plaats in wisselwerking met de systemen van mobiliteit, ecologie, water en in toenemende mate ook energie. Deze systemen stellen voorwaarden aan de stedelijke ontwikkeling en andersom zijn met name de grote bouwlocaties ook afhankelijk van investeringen in deze systemen. Door de woon- en werkmilieus klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen, dragen ze ook bij aan de doelstelling van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Ontwikkeling van woon- en werklocaties

De druk op met name de woningmarkt vertaalt zich in onze afspraak om 175.000 woningen te bouwen tot 2030 en 325.000 tot 2050, afgestemd op de kwalitatieve woningbehoefte. Daarbij worden de mogelijkheden verkend om tot 2030 de woningbouw te versnellen met nog eens maximaal 45.000 woningen. Deze gezamenlijke ambitie om 220.000 woningen te realiseren vraagt om een hoog bouwtempo.

Meerkerninge ontwikkeling met menselijke maat

Verstedelijkingsconcept 2050



N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

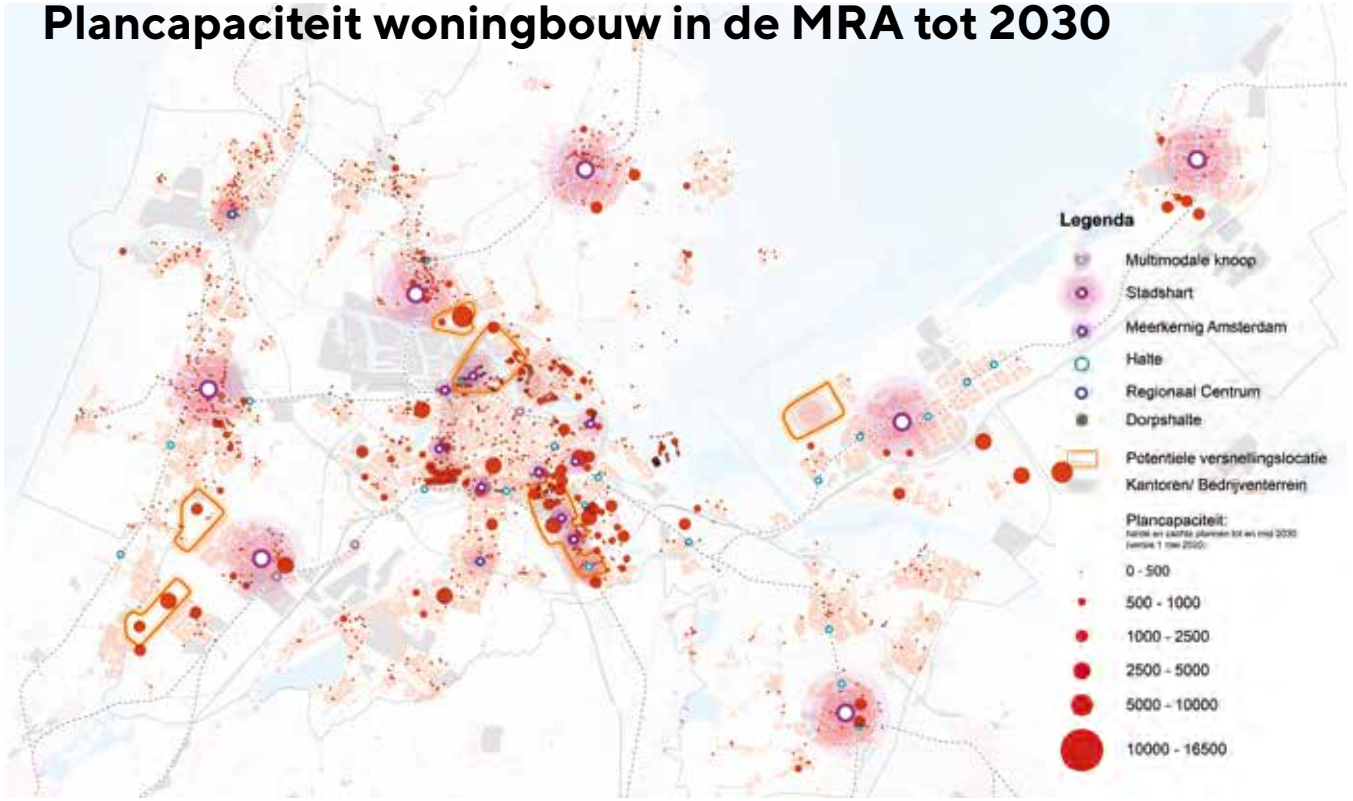
Legenda

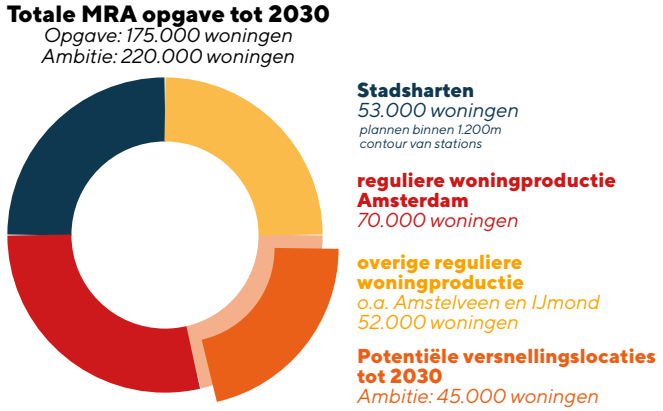
- 380 kv onderstation
- Energie infrastructuur
- Ruimte voor energietransitie
- Circulaire economie (grondstoffen)
- EnergieHUB
- Woningbouw
- Kantoren / bedrijventerrein
- Zoekgebied 4e connectiviteitshub
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikke
- Vliegveld
- Bestaande snelwegen
- Bestaande wegen
- Bestaande spoorwegen
- Bestaande HOV metrolijnen
- Bestaande snelle fietsnetwerk
- HUB (mobiliteitstransitie)
- HOV busstation
- Metrostation
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Verbeteren HOV lijnen
- Potentiele nieuwe HOV metrolijnen
- Nieuwe fietsverbinding
- Potentiele nieuwe verbinding A8-A9
- Stadshart
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Buitenpoort
- Verbindingen

Uit onze ambities vloeit een accent voort op de ontwikkeling van gemengde milieus nabij knooppunten en haltes van openbaar vervoer. Daaronder vallen bijvoorbeeld de ontwikkeling van stationsomgevingen, te transformeren bedrijventerreinen en nieuwbouwgebieden die al sinds lang geprojecteerd zijn als onderdeel van Haarlemmermeer, Almere en Lelystad en die bijdragen aan de doorgroei van deze nieuwe steden tot complete steden. Een klein deel van de woningbouwproductie vindt plaats in uitbreidingswijken. Woningbouw bij kleine kernen en aan dorpslinten blijft binnen de geldende regimes mogelijk om de leefkwaliteit in deze kernen en linten in stand te houden: het behoud van winkels, openbaar vervoer en/of andere voorzieningen. Een deel van de bouwproductie voor bedrijfshuisvesting tot slot vindt plaats op ongemengde bedrijventerreinen.

Veel ontwikkellocaties kunnen door gemeenten gerealiseerd worden, zonder dat Rijk-regio-samenwerking nodig is. Maar dat geldt niet voor alle ontwikkellocaties. Prioriteit voor Rijk-regio-samenwerking hebben:

- De ontwikkeling in de nabijheid van knooppunten in en om Amsterdam
- De ontwikkeling in zeven stadsharten (Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad)
- Een aantal grote ontwikkellocaties in Almere, Haarlemmermeer, Zaanstad en Amsterdam waar de mogelijkheden voor versnelling worden onderzocht
- De grote stedelijke vernieuwingsgebieden in Amsterdam, Lelystad en Zaanstad
- Behoud van voldoende ruimte voor bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied





afbeelding 9 - Verdeling MRA woningbouwopgave

Openbaarvervoerslocaties

De ontwikkelingsmogelijkheden aan knooppunten en haltes van het openbaar vervoer zijn mede afhankelijk van de positie in het mobiliteitssysteem. We maken onderscheid in:

1. Multimodale knooppunten: (hoog)stedelijk gemengd woonwerkmilieu direct bereikbaar met bus, trein én metro, met aanwezigheid van of potentie voor een stevig economisch programma
2. Stadsharten: (hoog)stedelijke gemengde woonwerkmilieus met veel stedelijke voorzieningen, direct bereikbaar via bus en trein of metro en met de potentie voor groei van economisch programma
3. Regionale centra: stedelijke gemengde woonwerkmilieus met stedelijke voorzieningen, direct bereikbaar via bus en trein of metro en met de potentie voor een licht economisch programma
4. Haltes: stedelijk woonmilieu direct bereikbaar via trein of metro met potentie voor een licht commercieel programma. De dichtheid kan variëren. Naarmate de afstand naar de halte groter wordt, zal de dichtheid soms minder worden, waardoor er ook suburbane woonmilieus in de invloedssfeer van 'haltes' worden gerealiseerd

Met name de woningbouwontwikkeling in de stadsharten en de regionale centra in de MRA is van belang bij de ambitie om de economische groei evenwichtig over de regio te verdelen. Naar verwachting is met ruimtelijk-economisch beleid de locatiekeuze van zo'n 10% van de banengroei op ov-locaties te beïnvloeden. De inzet is om dit beïnvloedbare aandeel te benutten om deze centrumgebieden te versterken, in aanvulling op de banengroei die uit de deelregio zelf voortkomt. Daarvoor zijn aantrekkelijke hoogstedelijke woonwerkmilieus nodig op korte afstand (maximaal vijftien minuten lopen) van een intercitystation of ander hoogwaardig ov-knooppunt, die aansluiten op het economische profiel van de omgeving. De versnelling van de woningbouw in de stadsharten en regionale centra tot 2030 is een belangrijke randvoorwaarde voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu, naast een helder economisch profiel (zie ook de paragraaf 'Ruimtelijk-economische Strategie').

Voor zeven stadsharten zijn integrale gebiedsplannen gemaakt, met een samenhangende aanpak en uitvoeringsstrategie voor zowel de toe te voegen bebouwing als de bestaande voorraad en de openbare ruimte. Dit gaat om Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. Deze integrale plannen omvatten:

- Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en aantrekkingskracht
- Een forse en versnelde woningbouwproductie
- Een noodzakelijke impuls aan de economische profilering, economische structuurversterking en extra banen
- Het klimaatbestendig maken
- Het benutten en optimaliseren van de ov-bereikbaarheid en het langzame verkeer
- De toegankelijkheid van groen in en om deze woningbouwlocaties

In het Verstedelijkingsakkoord worden afspraken gemaakt over de Rijk-regio inzet op deze gebiedsplannen.

Versnelling grote ontwikkellocaties

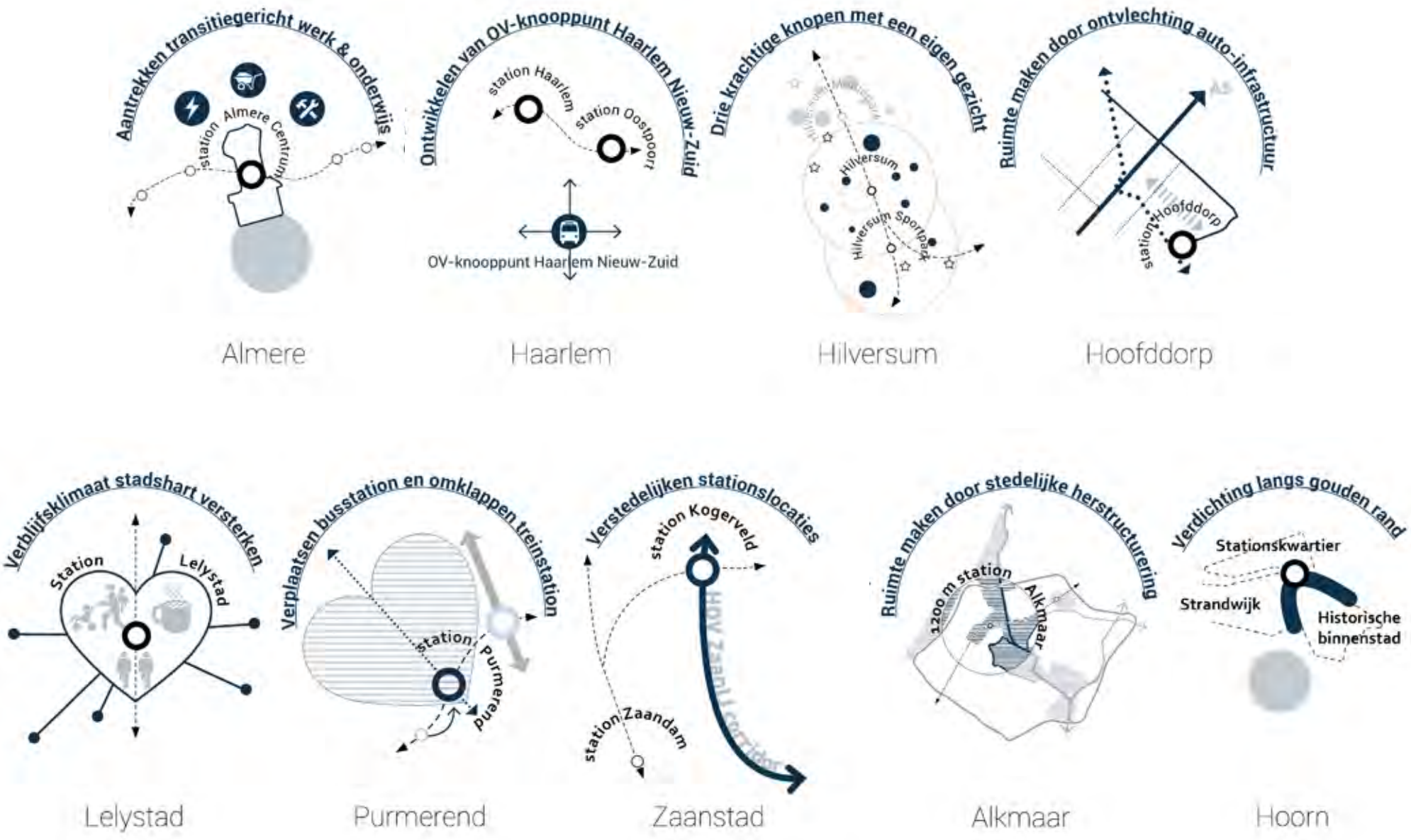
Met oog op de grote woningbehoefte wordt gezocht naar mogelijkheden om de bouwproductie tot 2030 te verhogen tot 220.000 woningen door realisatie op een aantal grote locaties te versnellen .[3] Rijk en regio verkennen de mogelijkheden om nog eens maximaal 45.000 woningen in de MRA al voor 2030 te bouwen, verdeeld over vijf ontwikkellocaties:

- Haven-Stad in Amsterdam
- Achtersluispolder in Zaanstad
- Almere Pampus
- Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht
- Hoofddorp centrum en westflank Haarlemmermeer

Om de versnelling op deze vijf locaties waar te maken, moet aan randvoorwaarden worden voldaan. Dat betekent dat niet alleen de woningbouw wordt versneld, maar ook andere maatregelen en projecten die daar één op één aan verbonden zijn, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, energie, klimaatadaptatie of gezondheid. In de transformatiegebieden vraagt het uitplaatsen van bedrijven een gedegen voorbereiding. Hier zullen kosten mee gemoeid zijn.

Ook de bereikbaarheid vraagt om forse investeringen. Vanwege de lange doorlooptijd van grote infrastructuurprojecten zoals nieuwe metrolijnen, zullen deze op z'n vroegst pas medio jaren dertig tot ontlasting van het mobiliteitsnetwerk kunnen leiden. Afhankelijk van de uiteindelijke snelheid van de verstedelijking kan dit mogelijk in een bepaalde periode tot knelpunten leiden. Om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen, is

3 *Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO-MIRT van najaar 2020.*



afbeelding 10
Stadsharten (uit Programma Bereikbare Steden, waar ook de stadsharten in Noord-Holland Noord onderdeel van uitmaken)

afstemming in de tijd van woningbouw en infrastructuur noodzakelijk. Daarbij kan gedacht worden aan ingroeistrategieën voor de mobiliteit.

Wat voor woon- en werkmilieus op deze locaties worden gerealiseerd, wordt bepaald aan de hand van de kwalitatieve behoefte, de kwaliteiten van de locatie en de positie in het mobiliteitssysteem. De twee ontwikkellocaties in het Noordzeekanaalgebied (Achtersluispolder en Haven-Stad) lenen zich bijvoorbeeld goed voor het realiseren van productieve wijken waarin woningbouw wordt gemengd met bestaande bedrijvigheid, lokaal verzorgende bedrijven en werkgelegenheid voor met name praktisch geschoolden.

Ongemengde bedrijventerreinen
Niet ieder bedrijf leent zich voor menging met woningbouw in 'productieve wijken'. Voor deze bedrijven, die wel belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de MRA, blijven ongemengde en gezoneerde bedrijventerreinen nodig.

Bij grootschalige transformatie van bedrijventerreinen ontstaat de noodzaak voor alternatieve vestigingslocaties. Tot 2040 heeft de MRA alle beschikbare harde en zachte plancapaciteit nodig om te voorzien in de behoefte aan bedrijventerreinen, zowel voor nieuwe bedrijven als bedrijven afkomstig van te transformeren terreinen. Die harde en zachte plancapaciteit is vooral te vinden in de gemeenten Lelystad en Almere, ten noorden van het IJ en in Purmerend/Edam-Volendam, en in de Zuidflank. In de Zuidflank is de vestigingsdruk van met name nieuwe bedrijven groot. Het is noodzakelijk om zuinig met de ruimte en plancapaciteit om te gaan, zodat nieuwe en te verplaatsen bedrijven een plek in de metropoolregio kunnen vinden.

Ook het havenindustrieel complex staat onder ruimtelijke druk van de woningbouwopgave, gecombineerd met toenemende vraag naar ruimte voor circulaire bedrijvigheid en de energietransitie. Dit kan ertoe leiden dat bedrijven verplaatst moeten worden, daarvoor moet een nieuwe locatie worden gevonden. Belangrijk hierin is dat onderscheid wordt gemaakt tussen kade- en havengebonden bedrijven, die zich moeilijker laten verplaatsen, en 'droge' bedrijven. Intensivering heeft daarbij altijd de voorkeur, maar zal niet altijd haalbaar zijn.

Dit alles vergt een regionale bedrijventerreinenstrategie. Daarnaast zien wij de opgave deze bedrijventerreinen voor het personeel uit de regio goed bereikbaar te maken.

Voorwaarden voor ontwikkeling
Willen ze daadwerkelijk bijdragen aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, dan zullen nieuwe woon- en werkmilieus aan een aantal voorwaarden moeten voldoen op het gebied van bereikbaarheid, klimaat, biodiversiteit, water en energie.

Bereikbaarheid op orde
Door de keuze voor een nadruk op binnenstedelijke ontwikkellocaties en ontwikkeling rondom ov-knooppunten, beperken we het aantal verplaatsingen dat wordt gegenereerd en de daarbij afgelegde afstand, en benutten we de bestaande infrastructuur optimaal. Dat neemt niet weg dat op die ontwikkellocaties zelf investeringen in bereikbaarheid nodig zijn, soms substantieel in omvang; in slimme en betaalbare mobiliteit, goede stedelijke bereikbaarheid en het regionale en nationale multimodale netwerk. Capaciteitsuitbreiding en versterking van onder meer het stedelijke fietsnetwerk en openbaar vervoer en het wegsysteem in hun onderlinge samenhang vragen

Strategie voor datacenters

De digitale infrastructuur groeit en alles wijst erop dat deze groei zich doorzet. Conform de Nationale Omgevingsvisie gaat voor hyperscale datacenters (die in bezit zijn van grote techbedrijven en alleen door hen worden gebruikt) de voorkeur uit naar locaties aan de randen van Nederland, maar voor andere datacenters liggen er mogelijkheden in de MRA. Op dit moment bieden drie locaties in de MRA vestigingsmogelijkheden voor datacenters die gebruik willen maken van hyperconnectiviteit, om extra digitale snelheid te kunnen aanbieden. Deze 'hyperconnectiviteitshubs' liggen in Haarlemmermeer (Schiphol) en Amsterdam (Science Park en Zuidoost). Het beleid is gericht op selectieve, geclusterde groei van deze hubs, en tegelijk lijkt in de markt behoefte te bestaan aan een vierde hub. De MRA is voornemens daar ruimte voor te bieden. In Flevoland onderzoeken provincie en gemeenten een mogelijke ontwikkeling van deze vierde hyperconnectiviteitshub.

De MRA heeft een Datacenterstrategie in voorbereiding die vormgeeft aan een selectieve, geclusterde groei van datacentercapaciteit met hyperconnectiviteit in de MRA. Hierin worden ook de voorwaarden voor ontwikkeling opgenomen. Deze voorwaarden gaan onder meer over de locatiekeuze, de ontwerpkwaliteit, een duurzame energievoorziening, warmtelevering, waterveiligheid en het gebruik van drink-, grond- en oppervlaktewater.

om grote investeringen. En de ontwikkellocaties zijn tegelijk overstappunten, waar doorgaande reizigers snel en soepel hun aansluiting moeten kunnen vinden, hun fiets kunnen parkeren of voor de last mile een deelfiets, scooter of auto kunnen huren. Mobiliteitsvoorzieningen moeten zich voegen in een openbare ruimte die ook als verblijfsomgeving aantrekkelijk is.

Grote ontwikkellocaties hebben bovendien een goede aansluiting op het regionaal openbaar vervoer nodig. Over de uitbreiding van het metronet en ander HOV hebben Rijk en regio afspraken gemaakt in het BO-MIRT van 2019 en 2020 (zie daarvoor de paragraaf over het mobiliteitssysteem voor de toekomst).

Klimaatadaptief en natuurinclusief ontwikkelen
De ambitie is om ervoor te zorgen dat de MRA op zo'n manier wordt ontwikkeld, dat er geen nadelige effecten (afwenteling) ontstaan voor het watersysteem en de klimaatbestendigheid. We streven naar een wijze van ontwikkelen (op alle schaalniveaus, van gebouw en infrastructuur tot de regio als geheel) die niet leidt tot extra belasting van het watersysteem (kwantitatief of kwalitatief, zoals het risico op verzilting door verticale drainage) of tot een hoger risico bij overstromingen, en die het mogelijk maakt om snel en adequaat in te grijpen in geval toch wateroverlast of -schaarste dreigt en die de gevolgen van zo'n crisis beperkt. Als dat niet mogelijk is, streven we naar een oplossing voor het watersysteem waarbij de consequenties (kosten, planning, ruimte) expliciet worden meegenomen in de businesscase van de verstedelijking. Partijen in de MRA willen binnenkort een intentieovereenkomst 'klimaatbestendige nieuwbouw' ondertekenen met daarin een basisveiligheidsniveau waar nieuwbouw minimaal aan zou moeten voldoen.

Oplossingen voor een klimaatadaptieve en waterrobuuste ontwikkeling, gaan vaak hand in hand met een natuurinclusieve ontwikkeling en een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en het risico op hittestress terugdringt en daarmee de gezondheid van bewoners zowel bevordert als beschermt. Al deze ambities vragen om voldoende groen en water in de omgeving: in de woonbuurt zelf, maar ook in het buitengebied in de directe omgeving. Aan de ontwikkeling van een aantal grote locaties zijn investeringen verbonden in de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van stadsranden en groene scheggen.

Knelpunten energiesysteem oplossen
Uitgangspunt bij stedelijke ontwikkelingen is een inzet om energieneutraal of energieleverend te ontwikkelen. Met name bij de ontwikkeling van grote energievragers is de leveringszekerheid van energie een aandachtspunt. Op korte termijn (tot 2030) doen zich al knelpunten in de energie-infrastructuur voor. In het nationale net liggen er knelpunten in het netwerk van 380 kV-hoogspanningsleidingen. Voor de verbinding door Flevoland is een capaciteitsuitbreiding in gang gezet. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre een tweede 380 kV-leiding tussen het Noordzeekanaalgebied en Noord-Nederland wenselijk of noodzakelijk is.

In het Noord-Hollandse deel van de MRA vraagt de verstedelijking tot 2030 om capaciteitsvergroting van bijna alle onderstations. Op een aantal onderstations doet zich al voor 2025 een knelpunt voor, zoals in Haarlemmermeer. Een taskforce van de provincie Noord-Holland en de netbeheerders adviseert over het oplossen van zulke knelpunten, in samenwerking met lokale partijen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is die taskforce gevraagd om aan te geven wat er nodig is om het voorziene programma tot 2030 (inclusief de opwek van duurzame energie) te faciliteren zonder dat het energiesysteem dwingt tot een prioriteitenstelling, en of daar wellicht een aanpassing in de programma's voor nodig is.

In Flevoland zijn de voorbereidingen gestart voor nieuwe onderstations die de stedelijke groei en de toename in de opwek van duurzame energie ondersteunen. Een nieuw onderstation bij Almere met voldoende capaciteit kan ook de vestiging van een vierde hyperconnectiviteitshub in de MRA voor datacenters faciliteren.

Divers woningaanbod in de gehele regio

Om de gewenste sociale en economische ontwikkeling van de MRA te realiseren is het noodzakelijk om in alle delen van de MRA de diversiteit in woningaanbod (prijs, grootte, type, woonmilieu) na te streven die past bij de woningbehoefte. Dit is een gemeenschappelijke opgave, die afhankelijk van het karakter van de deelregio's, verschillend ingevuld wordt. Dat betekent niet overal dezelfde mix, maar wel een die in alle deelregio's kansen biedt voor alle inkomensgroepen om op een acceptabele afstand van hun werk te wonen in een woning die aansluit op hun wensen en (financiële) mogelijkheden. Economisch is diversiteit in het woningaanbod belangrijk om voldoende praktisch en middelbaar opgeleide arbeidskrachten te behouden, en een plek te bieden aan de jonge starters die we nodig hebben om een innovatieve en levendige regio te blijven. Sociaal is een divers woningaanbod belangrijk om alle huishoudens in deze regio kansen te bieden op ondersteuning, zorg, inburgering en meedoen in de maatschappij/ werk. Voor arbeidsparticipatie van praktisch opgeleiden is nabijheid van werk in de woonomgeving vaak een doorslaggevende factor.

Door de stijgende koop- en huurprijzen staan de betaalbaarheid en toegang tot de woningmarkt in grote delen van de MRA voor lagere en middeninkomens onder druk. De wachtlijsten voor een sociale huurwoning zijn lang. Er zijn voor lagere en middeninkomens steeds minder betaalbare koopwoningen, zeker in het economisch kerngebied. De huren in de vrije sector zijn vaak hoog en moeilijk op te brengen voor deze groepen. Zonder aanvullende maatregelen staat de toegankelijkheid voor hen in grote delen van de regio onder druk.

Rijk en regio kunnen samen werken aan de randvoorwaarden voor de diversiteit van het woningaanbod. Gemeenten werken aan concrete gebeidsontwikkelingen en woningbouwprogrammeringen en kunnen hier afspraken over maken met woningcorporaties en marktpartijen. Het Rijk kan een bijdrage leveren aan het instrumentarium waarmee gemeenten de betaalbaarheid van de bestaande woningvoorraad kunnen borgen en aan voldoende investeringsruimte voor woningcorporaties om de opgaven voor nieuwbouw én aanpak bestaande voorraad (woningkwaliteit, verduurzaming, energietransitie, betaalbaarheid) te realiseren. Tot slot is de beschikbaarheid van voldoende ambtelijke capaciteit bij gemeenten een belangrijk knelpunt bij tijdige bouwproductie. Rijk en regio kunnen hier een rol in spelen door bij te dragen aan een flexibele schil van experts, die kunnen worden ingezet om bouwplannen (versneld) te realiseren.

Ruimtelijk-economische strategie: evenwichtige ontwikkeling werkgelegenheid

De meerkernige ontwikkeling sluit aan bij de ruimtelijk-economische strategie om de deelregio's te versterken en daarmee de werkgelegenheid evenwichtiger over de MRA te verdelen. Buiten het economische kerngebied profiteren huishoudens en bedrijven van de voordelen van specialisatie in concurrerende en veelbelovende bedrijfstakken en van concentratie rondom bepalende infrastructuur zoals lucht- en zeehaven, de veiling in Aalsmeer, AMS-IX, en op het Mediapark. In Amsterdam en omliggende gemeenten profiteren huishoudens en bedrijven van de sociaaleconomische diversiteit en de complexiteit van de aanwezige economische activiteiten.

De ruimtelijk-economische strategie spitst zich toe op het versterken van gespecialiseerde clusters en het vergroten van de voordelen van sociale en economische diversiteit. Door de bestaande economische profielen in de deelregio's te versterken ontstaan er interessante en complementaire vestigingsmilieus, voor bedrijven én huishoudens. Met deze inzet worden bedrijven en kantoren verleid naar plekken waar zij het beste tot hun recht komen en tegelijk een grote toegevoegde waarde leveren in de doorontwikkeling van de deelregio's en hun economische profielen. Zo wordt lokaal en regionaal een bijdrage geleverd aan de spreiding van welvaart en welzijn en invulling gegeven aan 'de juiste functie op de juiste plaats'. De complementariteit en trekkracht van de economische profielen wordt ondersteund door versnelling van de woningbouw in de stadsharten en regionale centra en hoogwaardig openbaar vervoer.

Hoogwaardig openbaar vervoer verbindt de centra, bedrijven, huishoudens en mensen fysiek, en daarmee economisch en sociaal-cultureel.

Met de ruimtelijk-economische strategie wordt het economisch kerngebied uitgebreid naar de stadsdeelcentra Noord, Nieuw-West en Zuidoost van Amsterdam en naar Zaanstad. Voor Hoofddorp wordt ingezet op het bevorderen van economische diversiteit. Almere en Haarlem worden volwaardige stedelijke centra in samenhang met het kerngebied. Daar wordt ingezet op het verhogen van de functiemenging, verbeteren van de verbondenheid met het kerngebied en verbreding van de economische diversiteit. In Hilversum ligt de nadruk op het opschalen van de krachtige en veelbelovende sectoren. Een corridorontwikkeling kan de ontwikkeling van deze centra versterken. Goede verbondenheid met andere delen van de metropool is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. In de ontwikkeling van Amstelveen, Beverwijk en Purmerend ligt functiemenging en diversificatie van de bestaande economische structuur voor de hand. De structuurversterking van de stadsharten tot 2030 is voor de geschetste ontwikkeling cruciaal. De bovenstaande ambitie voor de doorontwikkeling van de meerkernige structuur na 2030 behoeft nadere uitwerking en concretisering.

Om vorm te geven aan deze gewenste ontwikkeling zijn er per deelregio strategische lijnen uitgezet. De deelregio's geven daarmee invulling aan de drie principes van economische ontwikkeling: inclusie, innovatie en interactie .[4] De tabel vat deze strategische lijnen samen . De strategische lijnen worden aangevuld met concrete

4 Deze driedeling sluit inhoudelijk aan op de MRA-Agenda 2020-2024. Inclusie gaat om (on)gelijkheid, rechtvaardigheid, en evenwichtigheid. Innovatie gaat om waarde, waarde-creatie en toekomstbestendigheid. Interactie gaat over interactiemogelijkheden, toegankelijkheid, functiemenging wonen-werken-voorzieningen.

Strategische lijnen voor het versterken van het economisch profiel per deelregio, volgens de principes inclusie, innovatie en interactie

Deelregio en zwaartepunt economsich profiel	Inclusie	Innovatie	Interactie
Almere-Lelystad *Logistiek cluster, transitietechniek en -markten voor duurzame verstedelijking, met Medium & High Tech Campus*	Uitbouwen van lokale MBO, HBO en op termijn WO werkgelegenheid; door versterken kennis, kunde, vakmanschap en vaardigheden in sterke sectoren industrie, logistiek en transities; en daarvoor integrale afspraken te maken over wonen-werken-voorzieningen.	Verbreden gerelateerde vaardigheden op het snijvlak van maatschappelijke transities, toegepaste technologie en (nieuwe) verstedelijking; door verbreden kennisbasis en menselijk kapitaal in toegepaste en experimentele technologie; en daarvoor een ecosysteem op te zetten en inspirerende missies te formuleren gericht op 'de toekomst van steden'.	Versterken eigenheid van stedelijke profielen van Almere-C en Lelystad-C; door verdichten en verstedelijking van de stadsharten; en daarvoor de woon-werkmilieus van deze centra te programmeren en profileren.
Amstelland-Meerlanden *Diverse economische structuur met zowel groothandel, logistiek, landbouw en industrie als financiële en specialistische dienstverlening*	Behouden balans/evenwicht wonen-werken-voorzieningen; door o.a. compenseren van m2 en ha bij onttrekken door transformaties, toevoegen ruimte als markt daarom vraagt en integrale ontwikkeling werklocaties i.r.t. bereikbaarheid; en daarvoor o.a. transformeren verouderde glastuinbouw en onttrekken/herontwikkelen incourante kantoren.	Voldoende en kwalitatief passend aanbod van toekomstbestendige werklocaties; door o.a. inzetten op complementair en divers palet werkmilieus, positionering werklocaties en ruimte geven aan lokale en regionale dynamiek; en daarvoor o.a. actualiseren van profielen werklocaties, toevoegen nieuwe ontwikkelruimte voor na 2030 en invulling geven de grote bijdrage aan economische schaalsprong.	Optimaliseren ondernemersklimaat; door o.a. behoud internationaal profiel, inzet op diversificatie en menselijk kapitaal en verbinden, lokale, regionale en (inter)nationale bedrijvigheid; en daarvoor o.a. behouden en aantrekken van bedrijven die bijdrage leveren aan structuurversterking (o.a. via AiB), versterken mobiliteit (o.a. doortrekken Noord-Zuidlijn en in Zuidoostlob), en stimuleren duurzaamheid (via ROM)
Amsterdam *Diverse economische structuur met geavanceerde (zakelijke) dienstverlening en grootstedelijke interactiemilieus*	Versterken van economische diversiteit en tegengaan uitsortering en ontmenging van buurten; door behouden gemengde buurten en functiemenging wonen-werken-voorzieningen, realiseren van ruimte voor bedrijvigheid in transformatiegebieden, bedrijventerreinen/haven en nieuwe gebieden, en voor praktisch geschoolden en marginale functies (die stad nodig hebben om te overleven); en daarvoor koppelen van transformatie aan behoud voldoende ruimte voor passende bedrijven in transformatiegebieden en compensatie elders in de stad en metropool.	Versterken kenniseconomie en bijbehorende vaardigheden zodat alle opleidingsniveaus profiteren en opleidingen aansluiten op de arbeidsmarkt; door stimuleren sleuteltechnologieën en innovatie voor de transitie van de stad, zoals IA, Life Sciences/Smart Health, TMT, energietransitie en circulaire economie; en daarvoor versterken ruimtelijke kwaliteit, economische mix en innovatienetwerk van innovatiegebieden, versterken positie Haven op het gebied van energietransitie en circulair en opbouwen ecosysteem waterstof en Carbon Capture Storage Utilisation met Haven, NZKG en MRA, en verbreden inzetbaarheid van kennis voor alle opleidingsniveaus.	Uitbreiden en ontwikkelen (hoog)stedelijke milieus met hoge economische mix en goede bereikbaarheid; door realiseren van 15 min bereikbaarheid van wonen-werken-vrijetijdsvoorzieningen-interactieplekken met langzaam verkeer binnen Amsterdam en 30 min toegankelijkheid van Amsterdam vanuit de stadshaltes en regiohaltes; en daarvoor realiseren van HOV-infrastructuur en het doorontwikkelen van verschillende stedelijke milieus: stadscentra, gemengde buurten, productieve wijken, innovatie districten en stationskwartieren.
Gooi en Vechtstreek *Data-gedreven media industrie met Media Campus en AI-hub als aanjager voor innovatieve en cross-sectorale toepassingen*	Verbeteren balans wonen-werken en versterken draagvlak voor voorzieningenniveau; door het geven van prioriteit aan- en ruimte voor meer banen en passend werk voor bestaande en toekomstige beroepsbevolking, praktisch geschoolden en MBO+, en verbeteren bereikbaarheid banen; en daarvoor vergroten vestigingsmogelijkheden voor werk en een betere aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt.	Doorontwikkelen van de mediasector gericht op innovatie en toepassing van disruptieve technologieën gericht op versnelling digitale transformatie en vergroten kennis en innovatie intensiteit; door verbreden van bestaand ecosysteem door cross-sectorale vervlechting met ICT, CI en Tech zoals AI, AR, VR en Gaming en toepassing kennis en vaardigheden voor maatschappelijke uitdagingen zoals zorg, onderwijs en mediawijsheid; en daarvoor vormgeven van een campus voor Digitale Media en Content Technologie en AI-hub op het Mediapark.	Versterken identiteit en uniek vestigingsklimaat: voldoende formele werklocaties en goede aantrekkelijke informele milieus werkmilieus, op goed bereikbare plekken, te midden van waardevol landschap; door binnenstedelijk ontwikkelen met gewenste en gevraagde kwaliteiten en verbinden werkmilieus met speerpunten sectoren zorg, recreatie en vrijetijdseconomie, en creatieve industrie; en daarvoor vergroten functiemix rond stationslocaties en overige OV-hubs, versterken voorzieningenniveau en identiteiten van kernen in regio, en verbeteren multimodale bereikbaarheid van werklocaties.
IJmond *Brainport maak- en onderhoudsindustrie, met het cluster voor energietransitie van de MRA*	Doorontwikkelen Techport tot Brainport voor maak- en onderhoudsindustrie als slimme werkplaats van de MRA; door positioneren van de IJmond als de plek voor innovatieve en schone maak- en onderhoudsindustrie en zorgen voor voldoende kwantitatief en kwalitatief goed opgeleid personeel; en daarvoor realiseren van Meerjarenagenda Techport, profilering van Brainport samen met regio en Rijk, doorontwikkeling van triple helix naar quadruple helix, en toevoegen van hoger technisch onderwijs in de regio.	Versterken positie in technische maak- en onderhoudsindustrie en het energiecluster: de IJmond is de groene stekker van de MRA; door verduurzamen van de economie, versterken van het cluster energietransitie, en benutten van de nautische toegangspoort NL; en daarvoor stimuleren van (product) innovatie, uitvoeren van JTF-projecten energietransitie, en verduurzaming van de maak- en onderhoudsindustrie in de IJmond (alles met oog voor de gezondheidseffecten).	Voldoende kwalitatieve woonmilieus in de regionale centra gericht op een divers palet van woon(werk)milieus en een prettig en kwalitatief hoogwaardig leefklimaat; door koppelen noodzakelijke verduurzaming en energietransitie aan de gewenste verbetering van o.a. leefbaarheid luchtkwaliteit en gezondheid en verbeteren van de (OV) bereikbaarheid en ontsluiting, bijv. 30 min bereikbaarheid Amsterdam-C, Schiphol en Zuidas; en daarvoor transformatie in stadsharten tot kwalitatieve woon (-werk)milieus en verkennen 30 min metropool
Zaanstreek-Waterland *Hoogwaardige maak- en procesindustrie en agri-food, met Tech & E-sports campus*	Arbeidsmarkt klaar maken voor de toekomst zodat aanbod aansluit op vraag; door stimuleren van een wendbare en weerbare beroepsbevolking en leven lang leren voor iedereen met doorlopende leerlijnen (V)MBO-HBO en een focus op (proces)techniek en ICT; en daarvoor versterken triple helix samenwerking, koppelen onderwijs, innovatie, kennisinstellingen en bedrijfsleven, en ontwikkelen tech-campussen: Purmer Valley, H20 Esports Campus en Techlands.	Excelleren in innovatie in agrarische- en foodindustrie, circulair bouwen/houtbouw, en maakindustrie gericht op de grote transities, verduurzaming en digitalisering; door aanjagen innovatie en digitalisering, samenwerking in maak- en procesindustrie, en ICT/Tech; en daarvoor aangaan van samenwerkingsverbanden met bedrijfsleven om vestigingsmilieus te realiseren die ondernemerschap en innovatie versterken.	Borgen voldoende ruimte voor economische activiteiten, verbeteren balans wonen-werken-verblijven, inclusief inlopen achterstand, door koppelen voorzieningen aan groei woningen; door creëren ruimte voor werken en gemengde, goed bereikbare woon-werkmilieus en voldoende vrijetijdsvoorzieningen in stedelijke en landelijk gebied; en daarvoor intensiveren van woon-werkgebieden, verhogen menging en dichtheid stedelijke centra, en versterken van fietsinfra, routes langzaam verkeer en parken.
Zuid-Kennemerland *MKB en ondernemerschap in ICT & CI sector met 'living labs' voor toegepaste innovatie*	Aanpakken van de kwalitatieve mismatch op de arbeidsmarkt (banen vs. beroepsbevolking) ter voorkoming van pendel, het beter benutten van het aanwezig economisch kapitaal, en het ontwikkelen en aantrekken talent; door een betere aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt, het uitbouwen van (kennisintensieve) werkfuncties; en daarvoor werkgebieden intensiveren: stapelbaar, bereikbaar, gemengde woon-werkmilieus.	Benutten van ondernemerschap en talent voor het aanjagen van open innovatie gericht op transities en andere maatschappelijke opgaven; door proeftuinen/broedplaatsen op te zetten voor toegepaste innovatie; en daarvoor het uitbouwen van een ecosysteem ecosystemen waarin bestaande sterke sectoren, zoals de digitale/ICT en creatieve sector, worden verbonden met circulair, duurzaamheid, gezondheid en sport.	Versterken van het voorzieningenniveau passend bij het hoge woon- en leefklimaat; door het realiseren van goed bereikbare multifunctionele woon-werkmilieus rondom de OV-knooppunten; en daarvoor (stapelbare en kennisintensieve) werkfuncties toe te voegen rondom OV-knooppunten voor een kwalitatieve, aantrekkelijke en levendige mix van wonen/werken/verblijven, het uitwerken van het concept 'Werken aan zee' Zandvoort, en versterken Noordzeekust.

handelingsperspectieven. Daarvoor moeten op korte termijn vier onderzoeken worden uitgevoerd. Concreet gaat het om onderzoek naar het versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen, naar slimme specialisatie van bestaande sectoren en clusters, naar de balans van wonen-werken-voorzieningen-bereikbaarheid, en naar het sociaaleconomische karakter van de deelregio's. Onderwijs en arbeidsmarkt vraagstukken spelen in al deze verkenningen een rol. Op basis hiervan kan een samenhangende uitvoeringsstrategie worden opgesteld.

Grotere kansengelijkheid

De evenwichtige verdeling van de groei over de regio heeft onder meer de bedoeling om de kansengelijkheid te bevorderen. We willen de opkomende segregatie ermee doorbreken. Daaruit volgt de opgave om overal in de regio betaalbaar te bouwen, in kwetsbare wijken te werken aan functiemenging, de nabijheid en betaalbare bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen en te zorgen voor voldoende en passende werkgelegenheid, vervoers- en energiearmoede tegen te gaan en de gezondheid van de leefomgeving in kwetsbare wijken te bevorderen. Onder de huidige marktomstandigheden gaat het tegengaan van segregatie en het zorgen voor voldoende menging niet vanzelf. Het vergt voortdurende en vergaande interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend te binden aan alle deelregio's van de MRA. In alle gebieden moet om verschillende redenen voldoende betaalbare voorraad beschikbaar zijn:

- In de kernagglomeratie: het behoud van voldoende betaalbare woningen voor vestigers en jonge starters, met name met een middelbare of praktische opleiding (die andere woonwensen hebben dan hoogopgeleide starters).
- In MRA-Noord: het bedienen van de woonvraag van de vergrijzende bevolking (ten behoeve van de doorstroming), lokale starters en vestigers in de MRA met een kleinere beurs; en het versterken van kwetsbare wijken. Daarnaast het optimaal benutten van de betaalbaarheid van het wonen in de MRA-Noord, waarbij het in verhouding tot de bevolkingsgroei minimaal op peil houden en dus laten meegroeien van het aantal bereisbare banen boven het IJ en Noordzeekanaalgebied belangrijk is.
- In Flevoland: behoud van betaalbare ruim opgezette woonmilieus en de zorg dat de nieuwbouwopgave niet ten koste gaat van bestaande wijken waar sociale problematiek speelt of op de loer ligt. Daarnaast het optimaal benutten van de betaalbaarheid van het wonen in Flevoland, waarbij het in verhouding tot de bevolkingsgroei minimaal op peil houden en dus laten meegroeien van het aantal bereisbare banen in Flevoland belangrijk is.
- In de nabijheid van Schiphol: het betaalbaar aanbieden van nieuwe woningen voor starters en doorstromers uit de betreffende gebieden, onder wie doorstromende ouderen, en nieuwe doelgroepen van starters en praktisch en middenopgeleiden.

Stedelijke vernieuwing en beheer

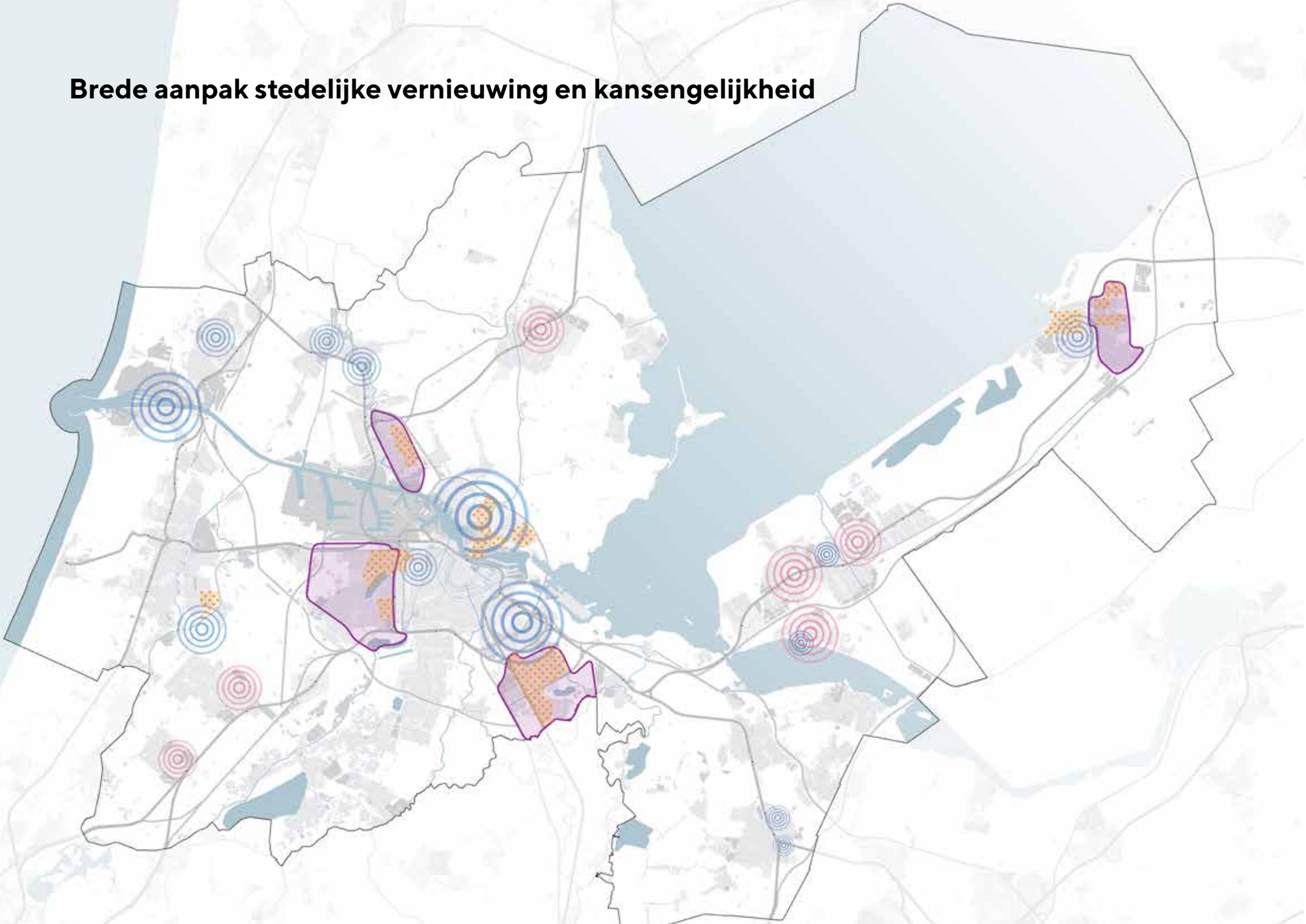
De ambitie is dat zittende bewoners per saldo baat hebben bij de bouwopgave en verdichting. In de periode tot 2030 landt een deel van de binnenstedelijke bouwopgave in stedelijke vernieuwingsgebieden. Hier wordt verdichting ingezet als deel van een integrale gebiedsgerichte aanpak die de leefbaarheid in deze wijken en de sociaaleconomische positie van de huidige bewoners versterkt. Dat vraagt om woningen in verschillende woonsegmenten, voorzieningen en ruimte voor lokaal ondernemerschap.

Sturing en regie op toeristische druk

Spreiden van de druk, om de groei evenwichtiger te verdelen en de leefkwaliteit te beschermen, gaat ook over het toerisme in de MRA. Door samen te blijven werken en de grote diversiteit in de MRA te benutten, kunnen we de bezoekersstromen spreiden over een groter aantal bestemmingen. Daarbij zoeken we steeds naar balans tussen de belangen en behoeftes van bewoners, bezoekers en bedrijven.

Landelijk wordt gezocht naar vormen van sturing en regie die recht doen aan de druk op de belangrijke toeristische bestemmingen en hun draagkracht. De MRA met haar internationaal bekende en attractieve bestemmingen wil daarbij een belangrijke rol spelen en werkt daarom aan een actuele, datagedreven strategie voor toerisme en recreatie. Die heeft raakvlakken met bijvoorbeeld het beleid voor mobiliteit, duurzaamheid en werkgelegenheid (de sector levert veel banen op, juist ook voor praktisch geschoolde mensen).

Brede aanpak stedelijke vernieuwing en kansengelijkheid



In vier gebieden werken Rijk en regio samen aan de stedelijke vernieuwing, binnen het Programma Leefbaarheid en Veiligheid: Amsterdam Zuidoost, Amsterdam Nieuw-West, Lelystad Oost en Zaandam Oost. Voor deze gebieden werkt het Rijk samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners (zoals scholen, bedrijven, politie en woningcorporaties) aan een langjarige maatwerkaanpak per gebied. Ook in andere wijken en buurten met een stedelijke vernieuwingsopgave kan vanuit het Programma Leefbaarheid en Veiligheid een bijdrage worden geleverd met kennis, expertise en het stimuleren van doorbraken.

De bouwopgave wordt ook ingezet als vliegwiel voor een gezamenlijke inzet op het verminderen energiearmoede in delen van kwetsbare wijken waar dit speelt. Dit om maatschappelijke kosten als gevolg van gezondheidsproblematiek of andere sociaaleconomische problematiek ten gevolge van de slechte staat van de woningvoorraad verminderen.

Een specifieke opgave ligt in de voormalige groeikernen, waar grote delen van de stad gelijktijdig verouderen. Dat gaat om Lelystad, Almere, Purmerend en Haarlemmermeer. Voor deze relatief jonge steden zijn nieuwe, preventieve vormen van beheer nodig. Die moeten ervoor zorgen dat problemen op fysiek en sociaal terrein, verbonden aan de typische leeftijdsopbouw van de bevolking en het eigen karakter van deze wijken, vroegtijdig worden gesignaleerd en aangepakt.

Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking in de MRA

In een groot deel van de MRA, in het bijzonder in Amstelland-Meerlanden, heeft de ontwikkeling van Schiphol grote invloed op de verstedelijkingsmogelijkheden ten behoeve van de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Schiphol is een economische motor voor Nederland en de regio in het bijzonder. Direct en indirect zijn 114.000 banen met de aanwezigheid van Schiphol gemoeid. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard. Tegelijkertijd beïnvloedt de luchtvaart de leefkwaliteit in de omgeving en draagt het in gemeenten in de Schipholregio in grote mate bij aan de relatief ongezonde leefomgeving rond Schiphol (zie de analyse van het RIVM op pagina 29). De luchthaven legt daarnaast een claim op de ruimte in de omgeving, door beperkingen die gelden voor de ontwikkelingsmogelijkheden van andere functies vanwege de geluid- en risicobelasting door de luchtvaart. Tot slot beïnvloedt de aanwezigheid van Schiphol ook de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas (zo'n 800 hectare) te transformeren. Vanwege de beperkingen voor woningbouw en andere geluidgevoelige en kwetsbare functies is het moeilijk om hiervoor een sluitende businesscase te formuleren. Een knelpunt dat zich voortsleept, waardoor de gebieden verder verpauperen, met negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit.

Het kabinet heeft zijn koers voor de ontwikkeling van de luchtvaart uiteengezet in de Luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050'. Hierin is onder meer opgenomen dat er ruimte voor groei van de luchtvaart kan ontstaan, als door innovatie en vlootvernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving aantoonbaar zijn verminderd. 'Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn'. Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving door het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op mens en natuur is een belangrijk doel in de Luchtvaartnota. Daarbij wordt gesteld dat het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol mede afhankelijk is van (het besluit over) de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport en de substitutie van vliegverkeer door treinen.[5]

De regio heeft te maken met grote opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, klimaat, energietransitie en groen. Dat vraagt op de eerste plaats om een brede belangenafweging en een zorgvuldige toedeling van functies aan de schaarse ruimte. De luchthaven is van waarde voor Nederland en voor de regio, net zoals woningbouw van waarde is voor het versterken van het vestigingsklimaat en als bijdrage aan de bouwopgave. De luchtvaart is in beweging, net zoals ontwikkelingen op de grond. Uitgangspunt is het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa.

5 *Kamerbrief 26 juni 2020: "Een eerste stap naar 29.000 nachtvluchten legt het kabinet vast in het komende Luchthavenverkeersbesluit (LVB1). Het gaat hierbij om een evenredige bijdrage. De stapsgewijze vermindering naar 27.000 en 25.000 zal nader worden uitgewerkt en vastgelegd in regelgeving. Deze laatste stappen zijn mede afhankelijk van voorwaarden zoals de opening van Lelystad Airport en substitutie door treinverkeer op bestemmingen zoals Brussel en Düsseldorf."*

Over het langdurig openhouden van planologische reserveringen, zoals die voor de parallelle Kaagbaan, heeft de BRS al een standpunt ingenomen. [6] Over het continueren van de reservering voor een parallelle Kaagbaan wordt in 2021/2022 van Rijkswege een besluit genomen.

Ook luchtkwaliteit is een belangrijk aandachtspunt. Dit jaar komen onderzoeksresultaten van het RIVM gereed over de gezondheidseffecten van ultrafijn stof in deze regio, en zal de Gezondheidsraad een advies uitbrengen hierover. Vervolgens kan besloten worden over de beleidsvertaling van de onderzoeksresultaten.

Verkend wordt of met maatwerk en een zorgvuldige belangenafweging meer ontwikkelingsruimte mogelijk kan worden gemaakt dan op dit moment, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en gezondheid. Dat geldt in het bijzonder voor de directe omgeving van Schiphol (zie paragraaf 4.6 over de Zuidflank).

afbeelding 11
Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking

6 In reactie op de ontwerp Luchtvaartnota hebben de leden van de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) als volgt gereageerd op de voorgestelde verlenging van de reservering voor de parallelle Kaagbaan: "Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overeind houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal."

3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad

De grote variatie aan waardevolle landschappen draagt het aaneengesloten groenblauwe netwerk van de MRA, dat zich doorzet tot diep in de stedelijke gebieden. Een hoge en toekomstbestendige kwaliteit van dit netwerk is een onmisbaar element in de gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving die we nastreven.

Sterke steden kunnen niet zonder sterk landschap. Een sterk landschap draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning en is productief (als landbouwareaal en als leverancier van groenblauwe diensten zoals schone lucht, drinkwater, waterbuffering, verkoeling, energie en biodiversiteit). De variatie in samenhangende landschappelijke eenheden is een unieke, onderscheidende kwaliteit. De metropoolregio beschikt over cultuur- en natuurlandschappen, oude en nieuwe landschappen, en natte landschappen in de vorm van het IJmeer-Markermeer en de Noordzeekust. De kwaliteit en het functioneren van deze landschappen staat in nauw verband met de landschappelijke waarden en structuren in de gebieden rondom de MRA.

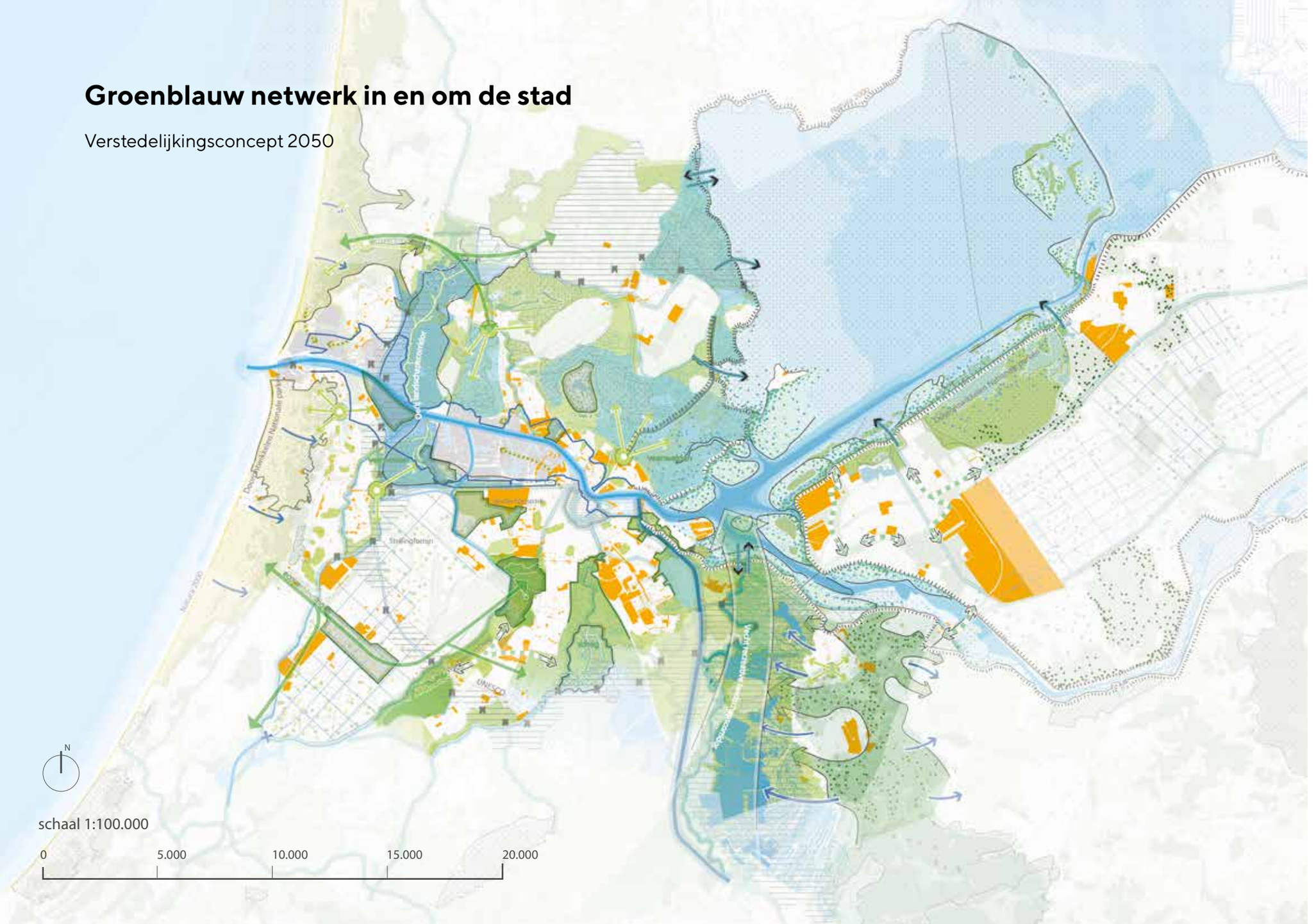
Hoewel in het spraakgebruik vaak een onderscheid wordt gemaakt tussen stad en land, is die grens niet zo hard. Integendeel: landschappelijke structuren zetten zich door in de stad, soms verscholen en soms uitgesproken. Die samenhang wordt versterkt door de noodzaak om de regio klimaatadaptief en natuurinclusief in te richten. Factoren als de bodemsoort en -kwaliteit, de hoogteligging en de watervoorziening zijn richtinggevend bij keuzes voor het ruimtegebruik, zowel in een stedelijke als in een landelijke omgeving. Er ligt een nauwe relatie met de ontwikkeling van het watersysteem.

Bij de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk is steeds het uitgangspunt dat functionele ingrepen in het landschap ook de beleving vergroten, en andersom, dat ingrepen die de landschappelijke beleving moeten vergroten ook andere doelen dienen. We maken daarbij onderscheid in vijf pijlers:

1. Koesteren van en een kwaliteitsimpuls voor landschappen met bijzondere waarden (agrarisch, cultuurhistorisch, ecologisch),
2. Landschappelijke versterking,
3. Aanleg van groene zones,
4. Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking,
5. Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur.

Groenblauw netwerk in en om de stad

Verstedelijkingsconcept 2050



Legenda

- Natura 2000
- Unesco Werelderfgoed
- Recreatie gebied
- Nationaal park
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Kustzone Oostvaardersoevers
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Vasthouden en kwelwater benutten
- Landschapsverbindingen
- Ecologische verbindingen
- Extra afvoer
- Dijkversterking
- Buitenpoort
- Tijdelijk pijlverhoging
- MRA Plancapaciteit tot 2030
- Veenweidegebied als spons
- NZKG landschap

N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Landschappen met bijzondere waarden: koesteren en kwaliteitsimpuls

Een aantal gebieden binnen de MRA heeft bijzondere natuur- of erfgoedwaarden of een belangrijke functie als recreatiegebied. Het zijn gebieden om te koesteren, maar die in sommige gevallen wel om een kwaliteitsimpuls vragen. De landschappelijke waarden vragen aandacht en onderhoud, willen we ze op de lange duur kunnen handhaven en versterken.

De grootste concentraties van natuurwaarden zijn te vinden in de gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland, waaronder de natuurgebieden die vallen onder het beschermde Europese netwerk Natura 2000. De komende jaren zijn nog veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland af te ronden, en ook daarna vraagt dit netwerk inspanningen voor beheer en verbetering. Dat geldt in het bijzonder voor de instandhoudingsverplichting in Natura 2000-gebieden. Zo gaat de agenda voor het 'Toekomstbestendig Ecologisch Systeem' in en om Markermeer en IJmeer veel verder dan 2027. In beide Nationale Parken in de MRA, Zuid-Kennemerland en Nieuw Land, is de ambitie om een ecologische en recreatieve bufferzone rond de Natura 2000-gebieden te realiseren, in lijn met het programma Nationale Parken Nieuwe Stijl van het ministerie van LNV.

Erfgoedwaarden zijn in het bijzonder aanwezig in de drie Unesco-werelderfgoederen in de MRA. Naast de grachtengordel van Amsterdam zijn dat de landschappelijke werelderfgoederen van de Beemster en de Hollandse Waterlinies. De laatste is in de zomer van 2021 ontstaan door uitbreiding van het bestaande werelderfgoed Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Andere landschappen met bijzondere cultuurhistorische waarden zijn in Noord-Holland de 'bijzondere provinciale landschappen'.

Ook de open en weidse landbouwgebieden zijn een belangrijk onderdeel van de cultuur en de historie van de regio, maar deze zijn niet altijd beschermd. Deze karakteristieke landschappen zijn afhankelijk van het agrarische grondgebruik. Goede landbouwgronden blijven noodzakelijk voor de voedselvoorziening en ook voor de transitieopgave naar kringlooplandbouw, de productie van duurzaam streekvoedsel en het verkorten van de voedselketen. Bij afwegingen over ruimteclaims in het landschap moet het behoud van goede landbouwgronden daarom altijd een criterium zijn.[8]

Behoud agrarische gronden voor kringlooplandbouw

Onder de noemer 'kringlooplandbouw' vallen vormen van landbouw met een duurzaam beheer van de bodem (waardoor de agrarische productiefunctie op lange termijn behouden blijft), waarbij zo min mogelijk afval vrijkomt, de uitstoot van schadelijke stoffen (zoals stikstof) zo klein mogelijk is en grondstoffen en eindproducten met zo min mogelijk verliezen worden benut. Kringlooplandbouw is ook een natuur- en landschapsinclusieve landbouw die bijdraagt aan het behoud en vergroten van de biodiversiteit in zowel het agrarisch gebied zelf als natuurgebieden in de omgeving. De landbouw binnen de MRA biedt ook oplossingen om CO2 op te slaan en vast te houden, door het beheer van de bodem en gewaskeuze daar meer op te richten.

Voorwaarde voor de transitie naar kringlooplandbouw is dat er voldoende goede landbouwgrond beschikbaar is, waarbij er per productie-eenheid meer grond nodig zal zijn.

In de MRA worden proeftuinen voor kringlooplandbouw ingericht – Laag Holland, de Amstelscheg en Flevoland komen daar bijvoorbeeld voor in aanmerking. In Lelystad is in samenwerking met het ministerie van LNV de Boerderij van de Toekomst opgezet. Daarnaast is Flevoland een van de vijf experimenteergebieden voor kringlooplandbouw in Nederland.

Landschappelijke versterking

Het landschap is voortdurend in beweging en in een aantal gebieden kondigt de verandering zich al aan. Het zijn de gebieden waarmee we aan de slag zijn of aan de slag moeten. Dat gaat lang niet alleen om verstedelijking in de beperkte zin van het woord: de bouw van stedelijke en industriële functies en infrastructuur. In veel landschappen wordt de ontwikkeling aangejaagd door een andere factor. Dat kan de behoefte aan gezondheidsbevordering zijn, bijvoorbeeld in gebieden met tekorten aan groen in de woonomgeving of direct bij de kernen (zoals in de Haarlemmermeer en de Westeinderscheg). Rond kwetsbare natuurgebieden kan ook de opvang of regulering van groeiende recreatieve druk een aanleiding zijn en ook natuurontwikkeling

8 *De Tweede Kamer heeft in september 2021 een motie aangenomen die de regering vraagt om te onderzoeken hoe met oog voor de ruimteclaims voor onder andere woningbouw en energie, hoogwaardige landbouwgronden in Nederland beschermd kunnen worden (motie Boswijk c.s. kamerstuk 33037-391),*

geeft kans op landschappelijke versterking. In de Zuidflank is de noodzakelijke sanering van verouderde glastuinbouwgebieden een directe aanleiding.

Het kan ook om duurzaamheidsambities gaan, zoals het beperken van de bodemdaling of de aanleg van nieuwe bossen. Het Rijk en de twaalf provincies hebben zich voorgenomen om 37.000 hectare nieuw bos aan te planten. Het vasthouden van CO2 en het vergroten van de biodiversiteit behoren tot de beweegredenen achter deze nationale Bossenstrategie, net als de functie voor de recreatie, de bijdrage aan de klimaatadaptiviteit en de productie van hout als duurzaam en hoogwaardig bouwmateriaal. Een deel van de 37.000 hectare kan goed in de MRA worden aangelegd, in landschapstypen die zich daarvoor lenen en waar bossen kunnen helpen om andere opgaven aan te pakken. Zo wordt in Flevoland 1700 hectare bos bij de nieuwe woningbouwlocaties aangeplant en kunnen ook PARK21 en de Westeinderscheg mogelijkheden bieden.

De noodzaak om tot een waterrobuuste, klimaatadaptieve inrichting te komen, kan landschappelijke versterking aanjagen in gebieden die te maken hebben met verdroging (zoals de Heuvelrug) of verzilting (zoals de droogmakerijen). De noodzaak voor grootschalige tijdelijke piekwaterbuffering vanuit het hoofdwatersysteem kan ook een aanleiding zijn. Zoekgebieden daarvoor liggen in het Oer-IJ en bij de Gooi en Vechtstreek. Vanwege de klimaatverandering is tijdelijke piekwaterbuffering in deze gebieden noodzakelijk voor de waterveiligheid van de MRA als geheel. Ze vormen een aanvulling op het nieuwe noodoverloopgebied in De Ronde Hoep en de tijdelijke waterberging in de zuidpunt van Haarlemmermeer, waartoe al besloten is. Tijdelijke piekwaterbufferlocaties kunnen, afhankelijk van de inrichting, deels samenvallen met andere functies in deze gebieden zoals landbouw, natuur, recreatie en energie.

Biodiversiteit vergroten, ook buiten natuurgebieden

In het nationale Programma Natuur wordt het begrip 'basiskwaliteit natuur' gehanteerd, als tweede spoor naast het verbeteren van de ecologische kwaliteit van het Natuurnetwerk Nederland (door maatregelen binnen en buiten dat netwerk). De Basiskwaliteit Natuur is een instrument om biodiversiteit buiten natuurgebieden te versterken. Het is gericht op een natuurinclusieve ruimtelijke inrichting bij verstedelijking, infrastructuur, industrie en de energietransitie, dus in de gehele samenleving. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat al voorafgaand aan investeringen in woningbouw, economische projecten of infrastructuur maatregelen genomen worden om het ecologische systeem te versterken, ook als de instandhouding van de ecologische kwaliteit in Natura 2000-gebieden daar niet toe verplicht.

Meer in het algemeen is in één gebied vaak meer dan één opgave aan de orde. Ambitie bij de landschappelijke versterking is dat functionele ingrepen in het landschap steeds ook de beleving vergroten en bijdragen aan de toegankelijkheid, en andersom, dat ingrepen om de landschappelijke beleving te vergroten ook andere doelen dienen.

Groene zones: landschappelijke verbindingen

Eigen aan de MRA is niet alleen de diversiteit aan landschappen, maar ook het aaneengesloten karakter ervan. De steden en dorpen liggen in het landschap – daarin onderscheidt de MRA zich van de meeste andere metropolitane gebieden in de wereld. Juist omdat de landschappen verbonden zijn, kunnen ze hun bijdrage leveren aan de leefkwaliteit, de menselijke maat en de biodiversiteit in de MRA. Dat maakt de landschappelijke verbindingen belangrijk, ook buiten de ecologische verbindingen die zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland.

Om ervoor te zorgen dat deze 'groene zones' aan meerdere ambities tegelijk bijdragen (bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, klimaatadaptatie, erfgoed en biodiversiteit) is menging van functies een uitgangspunt (zoals natuur, landbouw, waterbuffering, en recreatie). De verhouding tussen deze functies verschilt per zone. Verbindingen lopen over land en over water en vaak ook langs oevers en dijken. Als ze historische lijnen of structuren volgen, zoals het Oer-IJ of de Stelling van Amsterdam, ondersteunen ze ook de cultuurhistorische waarde van het landschap. Veel verbindingen moeten worden verbeterd om goed te functioneren. Ze hebben niet altijd een inrichting die bij de verbindende functie past en er moeten barrières worden genomen, vooral van grote infrastructuur. Hetzelfde geldt voor ecologische verbindingen binnen het Natuurnetwerk Nederland. Sommige moeten nog worden aangelegd. Andere zijn kwetsbaar, bijvoorbeeld op plekken waar ze grote infrastructuur kruisen.

Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking

De groei in de MRA brengt ook ingrepen met zich mee die zich moeilijk laten combineren met de beleving van het landschap, een belangrijk aspect van een

gezonde leefomgeving. Die spanning bestaat vooral bij nieuwe verkeersinfrastructuur en uitbreidingen van het energienetwerk (zoals leidingen en opwekking) en bij bedrijventerreinen en nieuwe woonwijken. Het ontwikkelprincipe van een 'landschapsinclusieve ontwikkeling' betekent dat als voor zo'n ingreep wordt gekozen, de landschappelijke kwaliteit deel uitmaakt van de afweging en zo mogelijk geïntegreerd wordt in de oplossing. Dat gaat verder dan een zorgvuldige inpassing; het betekent ook dat parallel of anticiperend wordt geïnvesteerd in compensatie van de verloren gegane waarden, op of direct rondom de locatie of het tracé.

Ruimtedruk van infrastructuur en/of stedelijke en economische functies kan leiden tot keuzesituaties die zich niet of niet eenvoudig met het ontwikkelprincipe van een landschapsinclusieve ontwikkeling laten oplossen. Op locaties waar infrastructuur en/of stedelijke en economische ontwikkeling noodzakelijk wordt bevonden, en landschappelijke waarden daar niet zonder netto kwaliteitsverlies in geïntegreerd kunnen worden, krijgt het ontwikkel- en inrichtingsprincipe van een 'ruimhartige compensatie' invulling op grotere afstand. Dat laat de noodzaak van een goede landschappelijke inpassing onverlet.

Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur

Aan de basis van de landschapsbeleving staat een uit te bouwen MRA-dekkende recreatieve structuur. Die begint idealiter bij de voordeur, loopt via groenzones in de stad naar stadsparken en via aantrekkelijke stad-landverbindingen naar het buitengebied. Cultuurhistorische structuren spelen hier een belangrijke rol in, zoals rivieren, waterlopen en dijken. Onderdelen zijn zowel landschapsparken[7] als goede routestructuren en spreiding van bestemmingen. Om te komen tot een MRA-dekkende recreatieve structuur van goede kwaliteit, die berekend is op de verwachte bevolkingsgroei en toename van de gebruiksdruk van de MRA, is een schaalsprong nodig in het recreatieve netwerk. Dat vraagt om een drievoudige aanpak:

1. *Versterking van de bestaande recreatieve structuur* (waar deze sleets is en/of schakels mist). Verantwoordelijkheden voor recreatieve voorzieningen die niet onder een recreatieschap vallen, zijn versnipperd over een groot aantal organisaties en een adequaat en helder financieel kader ontbreekt. Deze situatie leidt tot achterstanden in het beheer en ontbrekende schakels in het netwerk. Aanleg van nieuwe gebieden en verbindingen vermindert de recreatieve druk op kwetsbare natuurgebieden. De opgave is niet alleen om deze knelpunten in de huidige recreatieve structuur te verhelpen, maar ook om toe te werken naar een beter systeem om het beheer te bekostigen.
2. *Het doorontwikkelen van de bestaande recreatieve structuur.* Dit behelst onder meer de lopende ontwikkeling van landschapsparken (zoals PARK21 in Haarlemmermeer en de Noorder IJplas tussen Amsterdam en Zaandam), de doorontwikkeling van Spaarnwoude en de lopende ontwikkeling van gebieden rondom de natuurkernen van Nationale Parken Zuid-Kennemerland en Nieuw Land, die de natuur beleefbaar en toegankelijk moeten maken zonder de ecologische waarde van de natuurkernen zelf aan te tasten. Bij het doorontwikkelen vragen vooral stadsranden en groene verbindingen in de stad aandacht, zeker daar waar de recreatieve druk hoog is of waar sprake is van relatief veel bewoners met een kwetsbare gezondheid en waar kwalitatief groen schaars is en recreatief groen buiten de bebouwde kom slecht bereikbaar is. Onderdeel van het 'doorontwikkelen' is ook het op orde houden dan wel verbeteren van de bereikbaarheid. Sommige gebieden kennen een hoge recreatiedruk en het verkeer erheen zorgt op topdagen voor congestie. Om de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren, wordt het concept van de 'buitenpoorten' doorontwikkeld. Dit zijn halteplaatsen die direct toegang bieden tot recreatie- en natuurgebieden. De eerste pilot is afgerond (Santpoort-Noord) en vier nieuwe potentiële buitenpoorten worden onderzocht (Bussum-Zuid, Wormerveer, Haarlem-Spaarnwoude en Castricum).
3. *Het anticiperen op de toekomstige groei en de recreatieve behoefte van de bewoners.* Hierin hebben de gebieden die hierboven zijn benoemd voor 'landschappelijke versterking' en 'landschappelijke verbindingen' een belangrijke rol. Hier liggen de beste kansen om de aantrekkelijkheid en capaciteit voor recreatief bezoek te vergroten, respectievelijk het recreatieve netwerk uit te breiden.

7 Onder een landschapspark verstaan we een deel van het natuur- of cultuurlandschap, gelegen direct binnen de stedelijke invloedssfeer, waar specifieke voorzieningen zijn getroffen voor openbare openluchtrecreatie en hoge recreatieve gebruiksdruk. Landschapsparken hebben een flinke maat en schaal, ze zijn groter dan parken in het stedelijk gebied en kleiner dan de oorspronkelijke landschappelijke eenheden. Door deze maat is er veel ruimte om recreatieve, productieve, cultuurhistorische en ecologische waarden te verenigen. Het zijn dan ook vaak rijk gevarieerde gebieden (denk aan het Twiske, het Amsterdamse Bos, de Tuinen van West, het Diemerbos en Spaarnwoude).

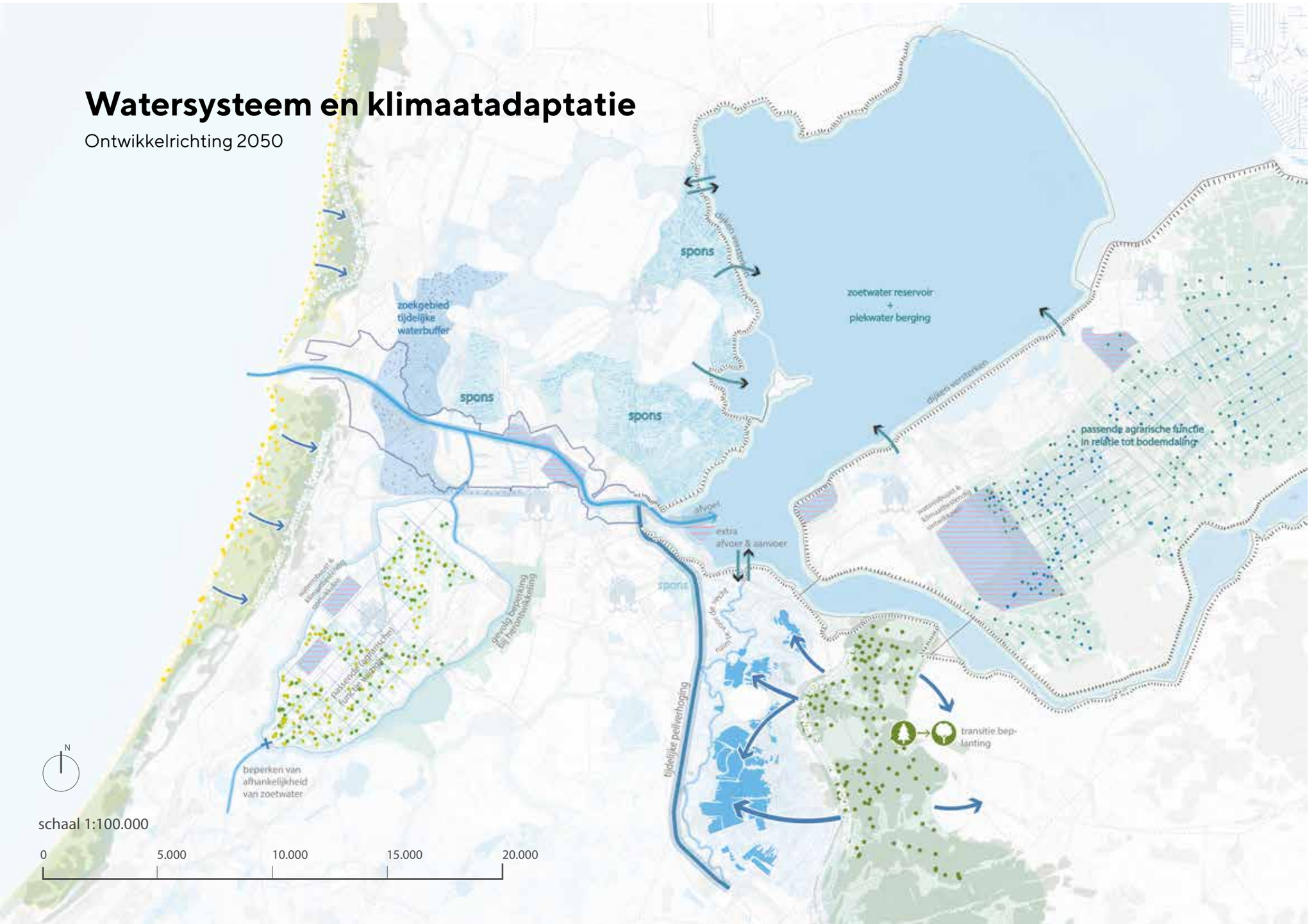
3.3 Systemen voor de toekomst

Keuzes voor de meerkernige ontwikkeling en het groenblauwe netwerk hangen nauw samen met de ontwikkeling van de belangrijkste ‘systemen’: die voor water, ecologie, mobiliteit en energie. Uit deze systemen volgen voorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling en andersom zullen de systemen op sommige punten moeten worden aangepast aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Eigen aan al deze vier MRA-systemen is dat ze deel uitmaken van nationale en internationale systemen. Keuzes voor de MRA kunnen niet los worden gezien van de (inter)nationale context. Dat maakt samenwerking tussen Rijk en regio tot een voorwaarde.

Watersysteem en klimaatadaptatie

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

- Vasthouden en kwelwater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen - uitbreidings/transformatielocatie
- Verminderen doorspoelen met gebiedsvreemd water
- Extra afvoer
- Tijdelijke peilverhoging
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Regionale kering
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen - inbreidingslocatie

Watersysteem

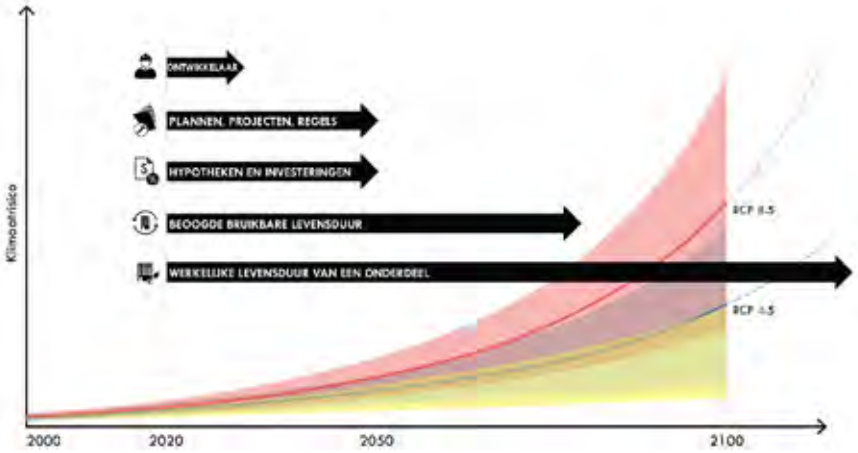
Waterrobuuste ontwikkeling

Tot dusver slagen we er doorgaans in om het watersysteem met technische middelen aan te passen aan het bestaande of gewenste grondgebruik, verzekerd te blijven van voldoende zoetwater, én watersnood en substantiële wateroverlast te voorkomen. Maar de druk op het watersysteem loopt op. Klimaatverandering vraagt een klimaatadaptieve en waterrobuuste ruimtelijke inrichting. Naast de klimaatverandering zorgen ook ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor toenemende druk op het watersysteem. Stedelijke en economische ontwikkeling hebben een toenemende vraag naar water tot gevolg, waar niet voor alle doeleinden zonder meer in voorzien kan worden. Het beïnvloedt ook de belasting van het watersysteem, bijvoorbeeld doordat extra verharding bij extreme buien leidt tot een grotere waterafvoer en doordat meer afvalstoffen in het watersysteem terecht komen. Dit vergroot de opgaves om wateroverlast, watertekort en verzilting tegen te gaan en om te werken aan een structureel betere waterkwaliteit. Ook de druk op waterkeringen neemt toe, door uitbreidingen van woningbouw en bedrijvigheid, door de klimaatverandering en door keuzes in waterbeschikbaarheid (bijvoorbeeld peilopzet).

Betere wisselwerking tussen ruimtegebruik en watersysteem

Het watersysteem zit aan zijn limiet. Er is meer ruimte nodig voor een natuurlijk waterbeheer, naast het technische watermanagement, op alle schaalniveaus – van de straat tot het nationale watersysteem. Dat vraagt om een betere wisselwerking tussen ruimtegebruik en watersysteem door:

1. De bekende drieslag in het waterbeleid van vasthouden, bergen en afvoeren strikter toe te passen. Waarbij meer dan in het verleden de grootste nadruk ligt op vasthouden, vasthouden en nog eens vasthouden, in groen, op alle schalen en in alle gebieden. Op daken en percelen, in straten en wijken, lokaal in sloten en polders, in het regionale watersysteem en aan en in het hoofdwatersysteem.
2. De beschikbaarheid van water sturender te laten zijn voor de situering van functies die afhankelijk zijn van veel water en kwetsbaar zijn in periodes van droogte, zoals bedrijven die veel koel- of proceswater gebruiken, maar ook agrarische bedrijvigheid en natuur. Dat vraagt ook om zo mogelijk technieken toe te passen die de afhankelijkheid van water inperken, zoals voor de koeling van datacenters. Zoetwater is niet onbeperkt beschikbaar. Bij ernstige tekorten wordt het beschikbare zoete oppervlaktewater verdeeld volgens de landelijke verdringingsreeks. Het gebruik van drinkwater is geen alternatief voor functies die deze waterkwaliteit niet per se nodig hebben. Water van drinkwaterkwaliteit is schaars en wordt alleen gebruikt als dat noodzakelijk is of als er geen alternatief voorhanden is.
3. Nieuwe ontwikkelingen zodanig vorm te geven dat de gevolgen van wateroverlast door regen, mogelijke overstromingen en zeespiegelstijging zoveel mogelijk beperkt blijven. Vitale en kwetsbare functies worden bij voorkeur niet op plekken ontwikkeld waar sprake



afbeelding 12 - Klimaatrisico, tijdshorizon en levensduur (uit Resilience by Design)

is van een hoog plaatselijk risico, ofwel worden voldoende robuust aangelegd. Bij ontwikkelingen in kwetsbare gebieden is voldoende aandacht voor calamiteitenbeheersing, bijvoorbeeld door rekening te houden met evacuatieroutes en bereikbare veilige plekken in de buurt. Bij nieuwbouw is dat relatief eenvoudig, in bestaande woon- en werkgebieden is dat uitdagender. Toch moeten ook die aangepakt worden. Een oplossing is om bestaand stedelijk gebied en nieuwe ontwikkelingen in samenhang aan te pakken.

Met name in landelijk gebied kunnen de effecten van klimaatverandering ook tot gevolg hebben dat het huidige grondgebruik niet meer houdbaar is, bijvoorbeeld in tijden van droogte. Dat kan aanpassing van het grondgebruik en/of functieverandering tot gevolg hebben.

De komende jaren werken we aan een integrale systeemuitwerking voor een robuuste en klimaatbestendige regio, die moet bijdragen aan een betere wisselwerking tussen het watersysteem en de ruimtelijke inrichting. In deze systeemuitwerking zal ook gekeken worden naar de effecten van de zeespiegelstijging en klimaatverandering op locatiekeuzes, naar hoe de verschillende toekomstscenario's (adaptatiepaden) in de ruimtelijke inrichting opengehouden kunnen worden, en naar de afweging welke gebruiksfuncties op lange termijn nog kunnen worden gefaciliteerd. Daarnaast geeft deze systeemuitwerking aan hoe en waar de ruimtelijke planning rekening moet houden met ruimte voor vasthouden, bergen en afvoeren van water.

Investeringen in het hoofdwatersysteem

De noodzaak van een klimaatadaptieve ontwikkeling werkt door in de voorwaarden voor meerkernige ontwikkeling en de stedelijke inrichting, en in de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk. Op een aantal punten is onderzoek nodig naar investeringen in het hoofdwatersysteem voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water.

Zo is onderzoek nodig naar de mogelijkheden om het huidige hoofdwatersysteem in te zetten voor het tijdelijk vasthouden van water, als mogelijk noodzakelijke aanvulling op het vasthouden van water in de bebouwde gebieden, polders en regionale watersystemen en het tijdelijk bergen van water in piekwaterbufferingsgebieden aan het hoofdwatersysteem (waarvoor zoekgebieden zijn geïdentificeerd in het Oer-IJ en het Vechtplassengebied). Daarnaast kan gedacht worden aan het benutten van de ruimte in het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal (via het incidenteel accepteren van hogere peilen bij een dreigende calamiteit), en een grotere functie van het Markermeer en IJmeer voor de piekwaterberging en als buffer voor waterbeschikbaarheid dan nu voorzien (ten behoeve van zoetwater- en drinkwatervoorziening, mogelijk ook voor Gooi en Vechtstreek). Dit vraagt om een grotere aan- en afvoercapaciteit richting het Markermeer, waarvoor de gemaalcapaciteit bij omgeving Muiden en Amsterdam-Rijnkanaal vergroot zou moeten worden. Bij deze actie moeten ook de ruimtelijke en economische consequenties, de doorwerking en effecten op de aangrenzende watersystemen en de infrastructuur (zoals doorvaarhoogten) in beeld worden gebracht. Ook moet onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden voor een grotere en efficiënte aan- en afvoercapaciteit voor het watersysteem. Naast de aan- en afvoercapaciteit op het Markermeer gaat dat om de aan- en afvoercapaciteit van en naar de Lek en de mogelijkheden om meer water naar zee te kunnen afvoeren via de gemalen in IJmuiden en Katwijk. Dit wordt uitgewerkt in het programma 'Toekomstbestendig Watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal' en het Deltaprogramma IJsselmeergebied.

Verzilting via het Noordzeekanaal

De waterkwaliteit van het Noordzeekanaal wordt beïnvloed door indringing van zout water via de zeesluizen. De toenemende droogte kan het zoutgehalte verder doen toenemen. Enige mate van verzilting is geen bezwaar en zelfs wenselijk voor natuurwaarden langs de oevers. Te veel verzilting is echter schadelijk voor de landbouw, de natuur en de industrie (die het water gebruikt als koel- en/of proceswater), en het bemoeilijkt de drinkwaterproductie. Om een teveel aan zoutwatertoevoer te voorkomen, wordt bij de zeesluizen een constructie gebouwd voor 'selectieve onttrekking', waardoor een deel van het zoute water weer terugstroomt naar zee. Verdere ontwikkeling van de haveneconomie kan leiden tot meer scheepvaartverkeer, en daardoor een grotere zoutindringing. Deze verzilting kan via de Oranjesluizen ook de waterkwaliteit van Markermeer-IJmeer beïnvloeden, zeker als een toename van de binnenvaart op die route tot meer schutbewegingen leidt. De omvang van dit effect is onbekend en moet worden onderzocht. Daaruit zal moeten blijken of het een potentieel knelpunt is en wat eraan gedaan kan worden, en of technische middelen zoals de selectieve onttrekking een afdoende oplossing vormen.

Verbetering van de waterkwaliteit

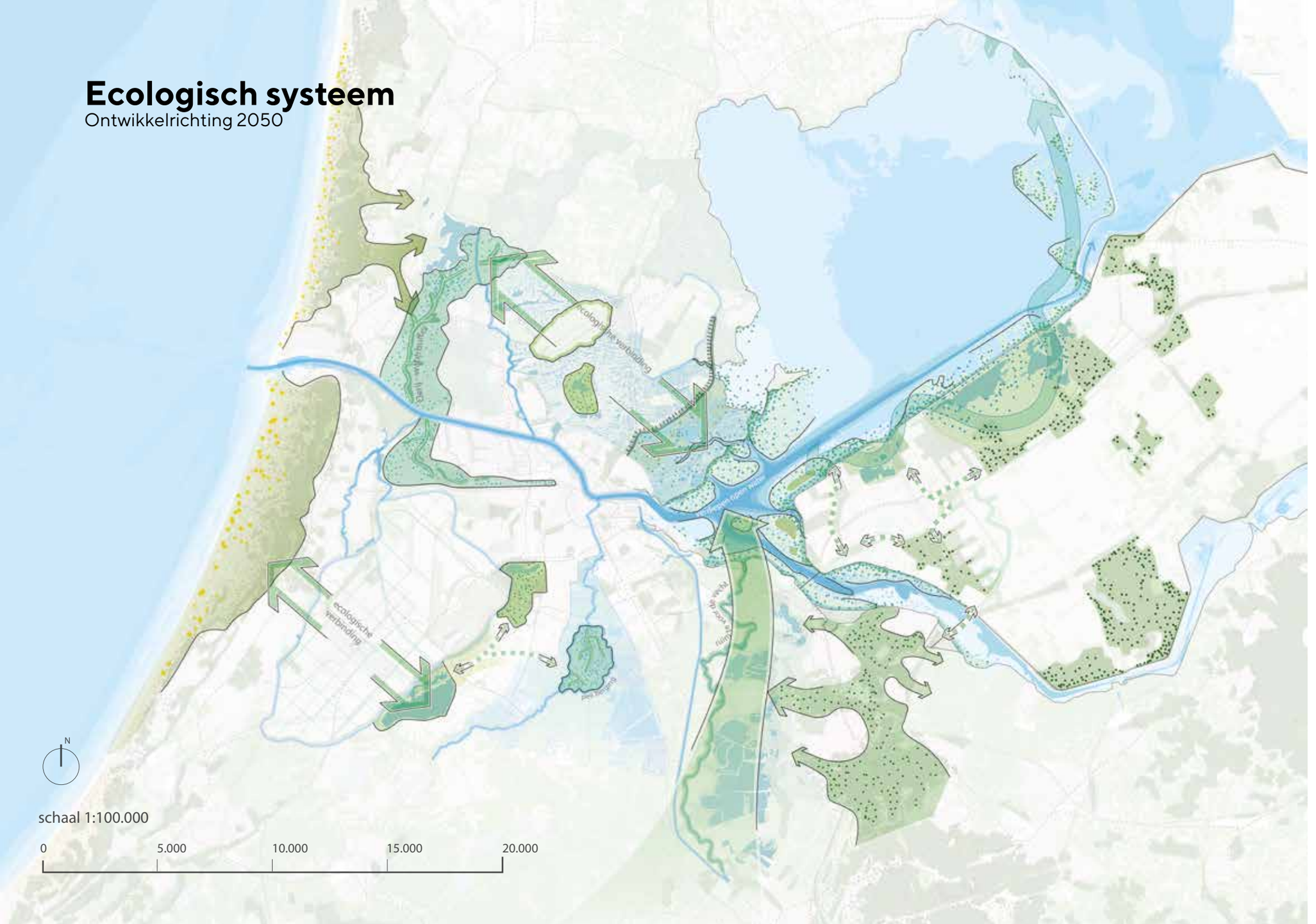
Een goede kwaliteit van het water is belangrijk voor de natuur, maar ook voor een leefbare en gezonde metropoolregio. Op dit moment worden de normen van de Kaderrichtlijn Water op veel plaatsen niet gehaald. Verontreiniging is onder meer afkomstig van medicijnresten, gewasbeschermingsmiddelen, bemesting, riooloverstorten, foutieve aansluitingen (riool op hemelwaterafvoer) en overmatige organische belasting door bladeren en groenafval. Zeker in stedelijk gebied spelen deze laatste factoren een belangrijke rol. Daarnaast wordt de waterkwaliteit ook bepaald door de inrichting van wateren. Verstedelijking en klimaatverandering (met bijbehorende droogte en verzilting) kunnen leiden tot een verdere vermindering van de waterkwaliteit. Om dat te voorkomen en juist tot een verbetering te komen, is de landelijke voorkeursvolgorde 'schoonhouden, scheiden, zuiveren' van belang.

De waterkwaliteit hoeft niet overal hetzelfde te zijn. Van belang is dat er in het watersysteem een ordening ontstaat van schoon naar minder schoon water en van zilt naar zoet water, en dat deze ordening is afgestemd met het bestaande en verwachte ruimtegebruik. De behoefte aan zoet water neemt bijvoorbeeld af als het grondgebruik in verziltende gebieden op die verzilting wordt afgestemd. Zo'n oplossing zou van agrariërs vragen om na te denken over andere teelten of om een ander grondgebruik. De inrichting van de stad kan bijdragen aan de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater door plekken met een hoge gebruiksdruk in en naast het water (denk aan steigers, vaarroutes, drijvende objecten) af te wisselen met rustige natuurvriendelijke plekken in en op het water. Maar ook het bouwrijp maken zonder drainage op klei- en veengronden bevordert de waterkwaliteit.

afbeelding 13
Het watersysteem en grondgebruik balans

Ecologisch systeem

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Dijk versterken
- Ecologische verbindingen

N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Ecologisch systeem

Een toekomstbestendig ecologisch systeem draagt in de eerste plaats bij aan onze ambitie om de biodiversiteit te vergroten, maar er zijn meer redenen om te investeren in de natuur. Een vitale natuur draagt bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zowel binnen de stad als daarbuiten. De versterking van het groenblauwe netwerk, met zijn functies voor bijvoorbeeld recreatie, erfgoed, schone lucht, waterwinning voor de drinkwaterproductie, waterbuffering en verkoeling is mede afhankelijk van de natuurkwaliteit.

Tot 2027 werken we aan de afronding van het Natuurnetwerk Nederland (het netwerk van onderling verbonden natuurgebieden, waaronder de Natura 2000-gebieden). Dat legt de basis voor zo'n robuust en veerkrachtig systeem. Tegelijk werken we op de korte en lange termijn aan een 'natuurinclusieve ontwikkeling', met versterkte aandacht voor de biodiversiteit in de nabije omgeving, dus niet alleen in natuurgebieden.

Natuurnetwerk Nederland

De komende jaren zijn nog veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland af te ronden, en ook daarna vraagt dit netwerk inspanningen voor beheer en verbetering. Zo gaat de agenda voor het 'Toekomstbestendig Ecologisch Systeem' in en om Markermeer en IJmeer veel verder dan 2027. De ambitie met het Nationaal Park Nieuw Land (bestaande uit Markermeer, Trintelzand, Marker Wadden, Oostvaardersplassen en Lepelaarplassen) is om dit systeem robuust en veerkrachtig te maken, zodanig dat het bestand is tegen de jaarlijkse schommelingen die inherent zijn aan elk ecosysteem. Ook in perioden van schaarste, door welke oorzaak dan ook, kan Nieuw Land omvangrijke populaties trekvogels ontvangen – een belangrijke maatstaf voor dit deel van de MRA-natuur. Ook elders in de regio moeten nog verbindingen worden aangelegd of zijn ze kwetsbaar, bijvoorbeeld op plekken waar ze grote infrastructuur kruisen.

De verdrogingsproblematiek en de stikstofcrisis tonen indringend aan dat de robuustheid en veerkracht van het Natuurnetwerk Nederland sterk wordt beïnvloed door het ruimtegebruik buiten het Natuurnetwerk zelf. Een robuust 'groengehalte', reductie van emissies en een klimaatbestendige waterhuishouding buiten de natuurgebieden zijn ook van belang voor de kwaliteit van het Natuurnetwerk Nederland. Natuur kan een zuiverende werking hebben op lucht en water, maar lijdt ook onder lucht- en waterverontreiniging. Die invloed kan vooral consequenties hebben als een grote bron van emissies zich nabij een bestaand of gewenst natuurgebied bevindt. De kwaliteit van grond- en oppervlaktewater en de waterpeilen hebben eveneens invloed. De normen van de Kaderrichtlijn Water, onder meer afgestemd op een vitale natuur, worden nog lang niet overal gehaald.

Het verbeteren van de ecologische kwaliteit buiten het Natuurnetwerk Nederland (inclusief de Natura 2000-gebieden), maar wel ten behoeve van dat Natuurnetwerk, is onderdeel van het nationale Programma Natuur dat het Rijk en de provincies uitwerken.

Groene zones: ecologische verbindingen

Natuurverbindingen kunnen verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de ecologische functie. Binnen het in 2027 af te ronden Natuurnetwerk Nederland zijn ecologische verbindingen aangewezen met een heldere functie binnen dat netwerk. Na 2027 worden nieuwe 'groene zones' op regionale schaal voor de natuur geïntegreerd in de landschappelijke verbindingen (paragraaf 3.2), en is menging met andere functies (zoals landbouw, waterbuffering, klimaatadaptatie, gezondheid en recreatie) een uitgangspunt. De landbouw kan hier, gezien haar grote aanwezigheid in en impact op de omgeving, een belangrijke rol in spelen door kringlopen te sluiten en om te schakelen naar een natuurinclusieve bedrijfsvoering. Voorwaarde is dat voldoende landbouwgrond behouden blijft voor de landbouw, zoals toegelicht wordt in hoofdstuk 3.2. Natuurontwikkeling is ook een krachtig middel om de landschapsbeleving te vergroten en daarmee de recreatieve kwaliteit te versterken. Verbindingen lopen over land en over water en vaak ook langs oevers en dijken.

De volgende groene zones/ecologische verbindingen op regionale schaal zijn in beeld:

- Tussen de duinen en het Groene Hart (via PARK21 in Haarlemmermeer, de Westeinderplassen en de Amstelscheg)
- Tussen Spaarnwoude en de Zaanstreek (in combinatie met het zoekgebied voor tijdelijke waterbuffering, via het gebied van het Oer-IJ)
- Tussen de Zaanstreek en IJmeer (via Waterland)
- De Oostvaardersoevers als schakel tussen de Oostvaardersplassen/Lepelaarplassen, IJmeer/Markermeer en Kustzone Lelystad (de kustontwikkeling aan het Markermeer is onderdeel van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem rond Markermeer en IJmeer, en maakt deel uit van de Natte As tussen de Noord-Hollandse laagveengebieden, het Markermeer en randmeren, en de laagveengebieden in Overijssel)
- Groenblauwe dooradering van het landbouwgebied van Flevoland en Noord-Holland

- De verbinding van de natte en droge natuurgebieden in Gooi en Vechtstreek met de natte natuur van Waterland en de natte natuur en bosgebieden van Flevoland

Natuurinclusieve ontwikkeling

Een logische natuurlijke structuur biedt de beste basis om te komen tot een robuust natuurlijk systeem waarvan zowel het waterbeheer als de biodiversiteit profiteren, en waar een positief effect van uitgaat op de gezondheid en leefbaarheid in de metropoolregio. Het groenblauwe raamwerk van de MRA, de aaneengesloten landschapsstructuur, is het frame waarbinnen de andere ontwikkelingen plaats kunnen vinden. De te versterken landschappen en landschappelijke verbindingen buiten het Natuurnetwerk Nederland die hier onderdeel van zijn, hebben een belangrijke rol in een het vergroten van de biodiversiteit.

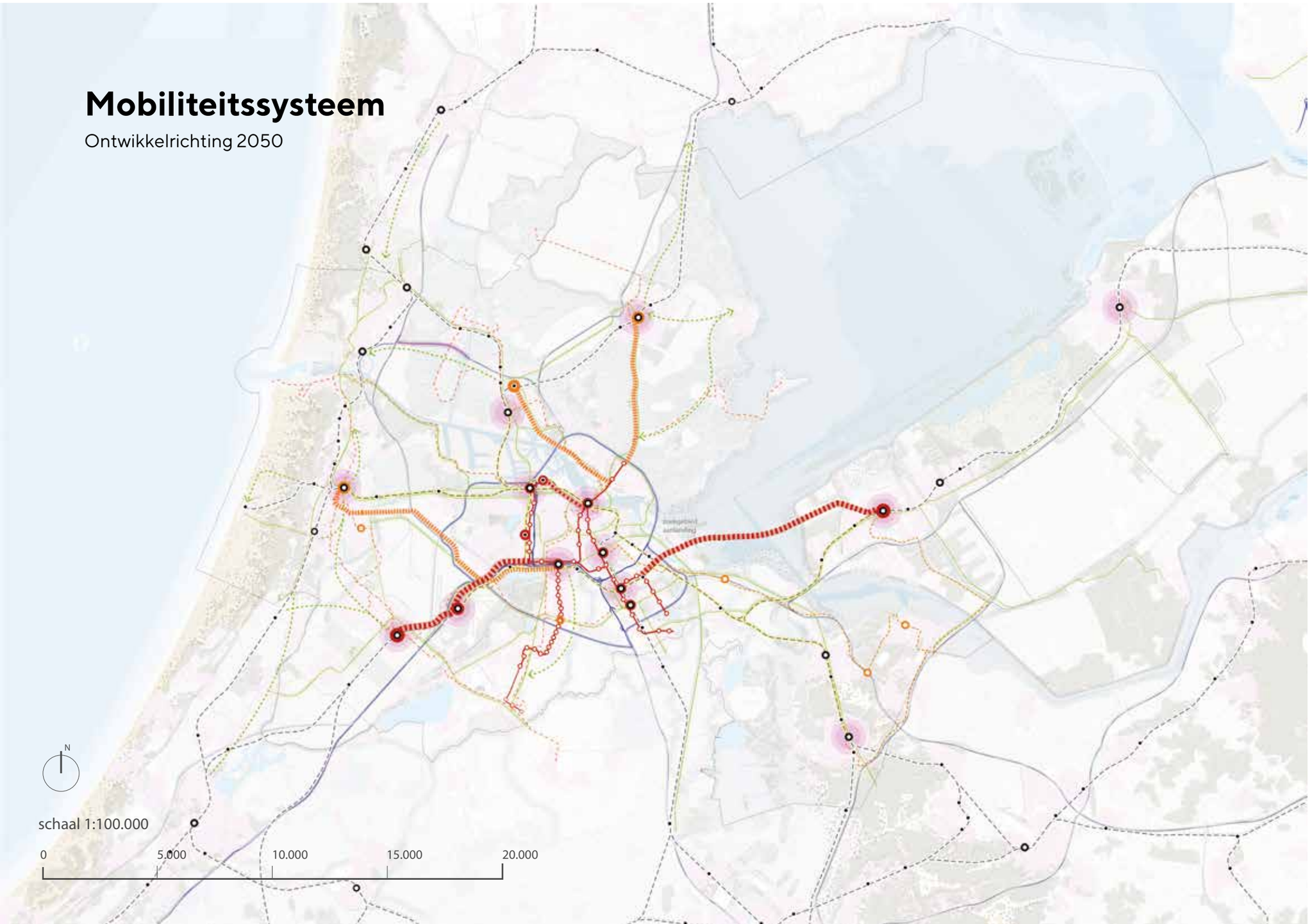
Maar ook daarbuiten is een natuurinclusieve ontwikkeling gewenst, gericht op een vitaal platteland en een vergroende bebouwde omgeving waarin biodiversiteit als vanzelf verweven is. Een natuurinclusieve ruimtelijke inrichting werkt door in de verstedelijking, infrastructuur, industrie en de energietransitie, dus in de gehele samenleving. In het nationale Programma Natuur wordt hiervoor het begrip 'basiskwaliteit natuur' gehanteerd. De Basiskwaliteit Natuur is een instrument om biodiversiteit buiten natuurgebieden te versterken.

Ook in de eigen woonomgeving moeten inwoners van de regio meer dan nu in aanraking kunnen komen met de natuur. De ambitie van een natuurinclusieve ontwikkeling heeft ook betrekking op stedelijk gebied. Groen in de stad is een belangrijk thema in de 'Agenda Natuurinclusief', onderdeel van het Programma Natuur. Het dient vele doelen; naast ecologie met name klimaatadaptatie, waterbuffering, verkoeling, educatie en voedselvoorziening. Groen is essentieel voor een gezonde en leefbare omgeving die gezondheidsachterstanden en -problemen helpt tegengaan. De opgave om de biodiversiteit in de stad te vergroten (bijvoorbeeld via groenstructuren in de stad, natuurinclusief bouwen en het stimuleren van inwoners en bedrijven om tuinen, balkons en daken te vergroenen) draagt bij aan een robuust en veerkrachtig ecologisch systeem.

afbeelding 14
Natuurverbinding in Zuid Kennemerland

Mobiliteitssysteem

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

- Bestaande snelwegen
- Bestaande wegen
- Bestaande spoorwegen
- Ontvlechting regionaal spoor
- Bestaande HOV metrolijnen
- Bestaande snelle fietsnetwerk

Onderzoek naar re-design wegen

- onderzoek naar aansluiten A8/A9
- ringen draaiende houden
- HUB (mobiliteitstransitie)
- HOV station
- Metrostation
- Sprinter stations
- Intercity stations

- Verbeteren HOV lijnen
- Potentiele nieuwe HOV metrolijnen
- Nieuwe fietsverbinding

*Het kaartbeeld ten aanzien van hubs en regionaal fietsnetwerk kan nog veranderen o.b.v. het multimodaal toekomstbeeld

N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Mobiliteitssysteem

Om de groei van de bevolking en de economie op te kunnen vangen is in de hele Metropoolregio Amsterdam een volgende stap nodig in de ontwikkeling naar slim, duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer. Door de snelle verstedelijking fungeert de MRA meer en meer als één stedelijk systeem. Dit vraagt om een daarmee nauw samenhangend en multimodaal vervoersysteem voor personen en goederen én om een versneld ander en meer duurzaam reisgedrag van bezoekers, bestaande en nieuwe bewoners. Er is een mobiliteitstransitie nodig in de MRA om de bereikbaarheid van en naar de MRA en de leefkwaliteit in de steden te borgen. Dit doen we met een mix van gedragsverandering, investeren in de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en weg en slim verstedelijken.

Als er niets wordt gedaan aan extra verdichting met gemengde woon-werkmilieus en bijbehorende mobiliteitstransitie wordt het fors drukker in het OV en op de weg met 70% meer OV-ritten en 50% meer autoverplaatsingen in 2040. Uitgaande van een verstedelijkingstempo van +175.000 woningen tot 2030, is circa 75% van deze groei al in 2030 een feit. Ondanks de geplande investeringen de komende 10 jaar lopen al in 2030 de netwerken vol, en raken op veel plekken en voor alle modaliteiten de netwerken verzadigd. Op MRA-niveau verslechtert dan de bereikbaarheid van banen en economische centra en zorgt de groeiende ruimteclaim vanuit (auto)mobiliteit voor verminderde leefbaarheid. Als het gaat om de duurzaamheidsdoelen, dan worden deze met louter elektrificatie van het wagenpark bij lange na niet gehaald. Ook kan voor met name lager opgeleiden de vervoersarmoede toenemen.

Met een samenhangende aanpak van de verstedelijking en het mobiliteitssysteem dragen we naast aan bereikbaarheid en leefkwaliteit ook bij aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Daarvoor is een mix van maatregelen noodzakelijk die elkaar versterken. Cruciaal is het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei, het versneld doorzetten van de (ingezette) mobiliteitstransitie en het nauw afstemmen van verstedelijking op nabijheid en bereikbaarheidskwaliteit. Dit laatste geven we invulling met de meerkernige ontwikkeling en het realiseren van gemengde woon-werkmilieus met het accent op binnenstedelijke ontwikkelingslocaties, vooral op en rond belangrijke ov-locaties.

Om meer inzicht in het complexe functioneren van het vervoersysteem in de MRA te krijgen is een Multimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (MTB 2040) in ontwikkeling als verdiepingsslag op de Netwerkstrategie MRA. Dit MTB 2040 geeft richting aan de keuzes die op netwerkniveau moeten worden gemaakt om de groei van alle modaliteiten en de verstedelijking tot 2040 in de MRA zo goed mogelijk op te kunnen vangen met behoud of verbetering van de leefkwaliteit in de regio. Daarvoor worden onder andere het Landelijk OV Toekomstbeeld en Regionaal OV Toekomstbeeld als basis gebruikt. In de vervolgstap van het MTB zal bezien worden welke investeringen, aanscherpingen in beleidskeuzes en aanscherpingen op het verstedelijkingsconcept (woonmilieus en vestigingsklimaat) nodig zijn. Die worden vervolgens weer ingebracht in het vervolgtraject van de Verstedelijkingsstrategie.

Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei
Om de verkeersdruk op het regionale en nationale mobiliteitssysteem zoveel mogelijk te beperken zetten we allereerst in op het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Dit doen we door ervoor te zorgen dat veel nieuwe (betaalbare) woningen, werkplekken en voorzieningen in (hoog)stedelijke woonmilieus goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer en fiets en dat deze zich op loop- en fietsafstand bevinden van een groot aantal bestaande woningen, werkplekken en voorzieningen als winkels, scholen en gezondheidscentra. Hiermee wordt de behoefte aan automobiliteit verminderd. Ook draagt dit bij aan een leefbare, veilige, gezonde openbare ruimte, door het aandeel van de auto in de openbare ruimte minder te laten zijn ten opzichte van groen en verblijfsruimte. Daarnaast blijft er in delen van de MRA en ook elders behoefte bestaan aan andere minder gemengde en verdichte woonmilieus. Deze zijn niet altijd even goed aangesloten op het regionale en landelijke OV-systeem. De auto houdt in deze gebieden een rol van betekenis. Wel kunnen we bevorderen dat de rit per auto deel wordt van een ketenverplaatsing, met overstappen op de fiets of openbaar vervoer, en dat het aandeel deelauto's toeneemt.

Eén samenhangend, multimodaal systeem
Verdichting en mobiliteitstransitie dragen bij aan minder en/of kortere verplaatsingen. Ze geven lucht aan het mobiliteitssysteem en verbeteren de bereikbaarheid en leefkwaliteit van economische centra en woningbouwlocaties. We kunnen daar echter niet alle (voorspelbare) knelpunten direct mee oplossen. Naast een krachtige inzet op gedragsbeïnvloeding zijn flinke investeringen nodig in alle netwerken en bijbehorende knopen.

Het mobiliteitssysteem functioneert als één samenhangend systeem van verschillende modaliteiten voor personen- en goederenvervoer: spoor en openbaar vervoer, weg, waterweg, fiets en lopen. Het MTB 2040 is nog in ontwikkeling, maar duidelijk is al wel dat in alle onderdelen/facetten van dit mobiliteitssysteem maatregelen nodig zijn.

Multimodale en integrale aanpak noodzakelijk
Om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en het functioneren van de netwerken te verbeteren, is een mix van maatregelen noodzakelijk.

- Gedragsmaatregelen/beleid
  De groei van het autoverkeer wordt getemperd door het versterken en uitbouwen van de inzet van integrale gedragsmaatregelen zoals financiële prikkels, autoluwe steden, multimodale gebiedsontwikkeling, onderwijs- en werkgeversaanpak. Dit leidt tot meer ruimte in de steden voor verblijven, lopen en fietsen, én betere bereikbaarheid van onder meer de economische centra.

- Investeren in de netwerken
  Ondanks de positieve effecten van gedragsmaatregelen zijn stevige investeringen onontkoombaar. Het gaat om investeringen in de stedelijke, regionale en nationale netwerken van fiets, openbaar vervoer, auto en hubs ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid, inclusiviteit, leefkwaliteit, gezondheid en duurzaamheid.

Investeren in het **fietsnetwerk** en -gebruik is cruciaal omdat de (e-)fiets de meest ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame vorm van regionale mobiliteit is. Extra inzet op de fiets draagt sterk bij aan het behalen van doelen van leefbaarheid en duurzaamheid. De fiets leent zich naast voor de volledige verplaatsing ook uitstekend voor de 'first & last mile' in de keten van verplaatsingen met openbaar vervoer of auto. Daarnaast zijn kwalitatief goede loop- en fietsroutes naar ov-knopen in de steden en het bieden van voldoende veilige stallingscapaciteit van belang.
De E-bike en speed pedelec bieden een hoogwaardig alternatief voor verplaatsingen tot 20 kilometer en leiden tot een toenemend fietsgebruik op stedelijke en regionale fietsroutes. Investeren in het regionale en stedelijke fietsnetwerk is daarmee een belangrijke stap. Dat doen we onder meer door de ontwikkeling van doorfietsroutes. Dat zijn veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, met weinig stops en in een aantrekkelijke omgeving.

De verstedelijking en inzet op mobiliteitstransitie leiden tot extra druk op het **openbaar vervoer**. Een stapsgewijze schaalsprong van het regionale openbaar vervoer (metro, HOV) speelt ruimte vrij op het (inter) nationale spoornetwerk en versterkt de (inter)nationale concurrentiepositie en de agglomeratiekracht van de MRA, en de ontsluiting van bestaande steden en nieuwe stedelijke ontwikkelgebieden. De beste manier om meer capaciteit te creëren in het openbaar vervoer en de betrouwbaarheid te verbeteren, is het zoveel mogelijk ontvlechten van lokale/regionale netwerken en het (inter) nationale netwerk. Het gaat hier om investeringen in het regionale metronetwerk vanuit cruciale netwerk-ingrepen of gekoppeld aan grootschalige woningbouwlocaties (doortrekken van de Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp, het sluiten van de Amsterdamse metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal en aanleg van de IJmeerverbinding). Daarnaast gaat het om het uitbreiden en versterken van snel, frequent en filevrij busverkeer en mogelijk tram/lightrail (vooral HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam Zuid en HOV ZaanIJ). Op het hoofdrailnet gaat het om het ontvlechten van het regionale spoor (Intercity of Sprinter) en meer capaciteitsruimte op het nationale spoor.

De overstapcapaciteit van de hoofdknopen bereikt zijn grens. Het spreiden van het aantal overstappen door een betere benutting van kleinere ov-knopen zoals in de regio Haarlem-IJmond en middelgrote ov-knopen in Amsterdam (bijv. Muiderpoort en Lelylaan) sluit beter aan bij de mobiliteits- en verstedelijkingsdoelen.

In het onderliggende ov-systeem blijft de fijnmazigheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid in de tijd van groot belang om vervoersongelijkheid onder specifieke doelgroepen tegen te gaan en de nabijheid en bereisbaarheid van voorzieningen en werklocaties (24 uurseconomie) te vergroten.

Investeringen in fiets en openbaar vervoer zijn – ook in combinatie met gedragsmaatregelen – onvoldoende om in het **autonetwerk** de doorstroming op de ringwegen rond Amsterdam te borgen. Het blijft van belang dat we ook in de toekomst het autoverkeer op de ringwegen kunnen blijven sturen en verdelen over het netwerk. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan maatregelen die het huidig areaal/asfalt slim en vraagafhankelijk maximaal benutten, bijvoorbeeld met dynamische snelheden en flexibele (doelgroep)stroken. Het is niet opportuun om een keuze te maken tussen de grote ring (A5, A9, A10 Noord en Oost) en de kleine ring (A10). Beide verdeelringen zijn ook nodig bij de afwikkeling van incidenten en de robuustheid van het systeem. Afhankelijk van het oplossend vermogen van maatregelen die de vraag reduceren, zijn grootschaligere investeringen

in het wegennet nodig. Deze investeringen dienen bij te dragen aan de doorstroming op de ringwegen. Op de A10-noord en de A9 Raasdorp – Holendrecht liggen opgaves, alsmede op enkele knooppunten zoals Watergraafsmeer en Holendrecht.

Naast deze hoofdkeuzes zijn er voor weg en openbaar vervoer ook opgaven op vrijwel alle corridors naar en van Amsterdam en op de verbinding Flevoland-Utrecht.

Regionale en stedelijke bereikbaarheid
Onderdeel van het multimodale netwerk zijn ringen van regionale hubs langs de corridors richting Amsterdam om autoverkeer naar de hoofdwegen vroegtijdig af te vangen en om over te stappen op (e-)fiets en HOV. Een succesvolle hubs-strategie is afhankelijk van flankerend beleid en de mobiliteitstransitie in het hele netwerk.

Autoluwe binnensteden en kernen, met minder ruimte voor (vooral privé auto)mobiliteit, vergroten de aantrekkelijkheid en leefkwaliteit in steden en dorpen. Het vergroten van verblijfsgebieden (30 km/u) in het onderliggende stedelijke netwerk (50 km/u) verbetert de verkeersveiligheid en draagt bij aan de afname van milieu- en gezondheidsrisico's. Om dit te bereiken moet geïnvesteerd worden in de openbare ruimte en de stedelijke fiets- en ov-netwerken.

Voorkom vervoersongelijkheid
Voor praktisch en middelbaar opgeleiden verdient de bereisbaarheid en betaalbaarheid blijvende aandacht. Binnen stedelijke centrumgebieden zijn werk en voorzieningen goed bereikbaar omdat openbaar vervoer en fiets concurrerend zijn in woon-werkverplaatsingen met de auto. Buiten die stedelijke centrumgebieden zijn openbaar vervoer en fiets minder concurrerend met de auto in tijd en prijs. Ook vanuit het oogpunt van vervoersarmoede is de opgave om de betaalbaarheid en kwaliteit van openbaar vervoer, de kwaliteit van fietsvoorzieningen en spreiding van werkgelegenheid in de regio te versterken en zo vervoersongelijkheid tegen te gaan. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van banen voor het schaarser wordend personeel in de cruciale beroepen (onderwijs, zorg en veiligheid) en de concurrentiepositie van bedrijven in de MRA.

Goederenvervoer
Nauw verbonden aan het mobiliteitssysteem voor personen zijn de logistieke stromen. Op (inter)nationale relaties stimuleren we een efficiënte bundeling van goederenstromen door slim gebruik te maken van het wegennet, spoornetwerk en de vaarwegen. Over het spoor zetten we stevig in op het stapsgewijs ontvlechten van personen- en goederenvervoer in een toekomstbestendig en efficiënt Basisnet. Het gaat om twee samenhangende opgaven uit het Toekomstbeeld OV: een voor het hele spoorsysteem cruciale ontvlechting van de 'dedicated' Goederenroute Noordoost Europa en vanuit de haven is een directe toegang gewenst naar de Aziëhaven in het Noordzeekanaalgebied. Zo wordt ruimte vrijgespeeld op het (inter)nationale spoornetwerk en ontstaan betere ruimtelijke condities voor verstedelijking (ruimte, veiligheid, milieuwinst). De omvang van stadslogistiek groeit door toenemende online-aankopen, verdichting en bouwlogistiek. We willen deze stapsgewijs duurzamer, slimmer en (waar nodig) compacter en lichter organiseren, bijvoorbeeld met hubs voor goederenvervoer of bouwlogistiek, vervoer over water en ruimte voor technologische ontwikkelingen zoals cargoloop en laadinfrastructuur.

Verstedelijking en mobiliteit lopen samen op
Gezien de omvang van de verstedelijking en het effect hiervan op het mobiliteitssysteem, zetten we in op een integrale ontwikkeling van de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en het mobiliteitssysteem, zowel in de tijd als qua functiemenging. Door integrale besluitvorming over de investeringskeuzes voorkomen we zo veel mogelijk dat de bereikbaarheid en de leefkwaliteit in de regio eerst afneemt voordat er weer verbetering mogelijk is.

Energiesysteem

Basispad en no regret maatregelen tot 2050

400 ha
100 ha
0 1 2 3 4 5 km

Legenda

No-regret maatregelen 2030 - 2050

- Versterken van elektriciteitsnetwerk
- Uitbreiden en bijbouwen van onderstations (locatie indicatief)
- Het plaatsen van lokale (wijk) opslag voor elektriciteit (locatie indicatief)
- Energiehubs: Strategische locaties waar verschillende soorten energie-infrastructuur elkaar ontmoeten.
- Ruimte reserveren in NZKG voor aanlanding / import, opslag en conversie van energie
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds
- Uitbreiden van warmtenet in stedelijk gebied tussen IJmond en Almere

Basispad 2030

- Eén extra aanlanding wind op zee
- Waterstof productie (uit restgassen of electrolyse)
- Waterstof verwerking (tot synthetische brandstoffen)
- HyWay 27 (Nationale waterstofbackbone)
- Regional Integrated Backbone NZKG
- Lagedruk waterstofnetwerk (H2aven, locatie indicatief)
- Carbon Capture (afvang)
- CO_2 Verwerking (biokerosine en glastuinbouw)
- CO2-infrastructuursysteem (Athos)
- Stoomnetwerk
- E-Boiler (150MW)
- Tijdelijke windturbine (Almere Pampus)
- Zoekgebieden RES en wind op zee
- Verhogen capaciteit 380 kV / (ondergronds) 150 kV
- Nieuw netwerk 380 kV / (ondergronds) 150 kV
- Uitbreiden onderstation
- Nieuw onderstation

Overige

- Huidige windturbine
- Huidig Hoogspannings onderstation
- Huidig Middenspanning onderstation
- Huidig 380 kV netwerk
- Huidig 150 kV bovengronds netwerk
- Huidig 150 kV ondergronds netwerk
- Huidig middenspanningsnetwerk
- Plancapaciteit wonen
- Plancapaciteit industrieterreinen en kantoren
- Aanpak infrastructuur

Energiesysteem

We werken toe naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem. Dat is een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, dat kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert met grootschalige energieprojecten zoals aanlanding of elektrificatie en daarbij een stabiele energievoorziening en gezonde leefomgeving waarborgt. Deze aanpassingen zijn nodig om onze energievoorziening betrouwbaar te houden en om functies zoals vervoer en industrie in staat te stellen om de uitstoot terug te dringen.

De komende jaren moet de ombouw naar dit geïntegreerde, hybride systeem van de toekomst vorm krijgen, in samenwerking met alle betrokken partijen en in samenhang met keuzes die voor het nationale schaalniveau worden gemaakt. Dat zijn bijvoorbeeld keuzes over de capaciteit van de aanlandingspunten voor windenergie afkomstig van de Noordzee, of over de inzet op waterstof en warmte als energiemodaliteiten. De ombouw van het energiesysteem als geheel krijgt op lange termijn gestalte.

Aan de keuzes voor het energiesysteem op lange termijn zijn ruimtelijke consequenties verbonden, niet alleen vanwege het ruimtebeslag van de energie-infrastructuur zelf, maar ook omdat het energiesysteem in toenemende mate sturend wordt in de keuze en inrichting van stedelijke en economische ontwikkelingslocaties. De huidige praktijk waarin het energiesysteem volgend is op ruimtelijke ontwikkelingen, is op de lange termijn niet vol te houden. Met de keuzes voor de verstedelijking in de MRA willen we daar, voor zover mogelijk, op anticiperen.

Voor de ontwikkeling van het energiesysteem op lange termijn gelden de volgende ontwikkelingsprincipes:

- De capaciteit van de energie-infrastructuur (opwekking, transport, conversie, opslag) wordt meegewogen in de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkelingslocaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte omslag naar een ‘geïntegreerd hybride energiesysteem’ dat meerdere duurzame energiebronnen en -modaliteiten (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) benut en vraag en aanbod ook op wijk- en buurtniveau koppelt.
- Met name grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie gewonnen wordt en nabij de hoofdverbindingen in het energienet tussen het MRA-gebied en de rest van Nederland (voor elektriciteit en mogelijk ook voor waterstof, als de huidige aardgasleidingen deels worden omgevormd tot waterstofleiding).
- Op plekken en in gebieden die een rol spelen in het toekomstige energiesysteem of daarvoor (na integrale afweging) in aanmerking komen, kunnen strategische ruimtereserveringen worden gemaakt. De aanwezige milieuruimte blijft daar in stand en wordt, indien nodig en acceptabel, uitgebreid. Bij eventuele uitbreiding moet het belang van een gezonde leefomgeving integraal onderdeel van de afweging zijn.

Daarnaast hangt de in ontwikkeling zijnde datacenterstrategie (hoofdstuk 2) nauw samen met de ontwikkeling van het energiesysteem, vanwege de grote vraag naar energie die van datacenters uitgaat.

Basispad 2030

De energietransitie volstrekt zich in een hoog tempo en dat gaat gepaard met de nodige onzekerheden. Omdat het doorgaans om grote projecten met een lange doorlooptijd gaat, kunnen we voor de periode tot 2030 al wel met redelijke zekerheid stellen wat er zal gaan gebeuren. Die projecten zijn nu immers al in voorbereiding en als ze dat niet zijn, is de kans op realisatie voor 2030 heel klein. We noemen dat het basispad. Hierin zien we projecten terug die zijn opgenomen in stukken zoals de Regionale Energiestrategieën (RES), investeringsplannen van TenneT, Gasunie en Liander en de Cluster Energiestrategie van het Noordzeekanaalgebied. Voorbeelden zijn:

- Aanlanding 2,1 gigawatt windenergie in de IJmond zoals vastgelegd in de inpassingsplannen
- Zoekgebieden wind- en zonne-energie zoals opgenomen in de RES van Noord-Holland Noord, Noord-Holland Zuid en Flevoland
- Nationale waterstofbackbone, HyWay27. En de Regional Integrated Backbone NZKG
- Realisatie groene waterstoffabriek, opslag en bunkerplaats bij Lelystad als stap richting de ontwikkeling van een multimodaal energieknooppunt
- Versterken van het elektriciteitsnetwerk door de uitbreiding van 150/380 kV-leidingen naar Noord-Holland Noord danwel door Flevoland, en het uitbreiden en bijbouwen van onderstations. Een goede inpassing (ruimtelijke, landschappelijk en wat betreft leefbaarheid/gezondheid) is hierbij van belang

Ontwikkelrichting 2050

Rond 2030 zal een kantelpunt in het energiesysteem ontstaan, onder meer door de sluiting van energiecentrales Velsen Cluster, de ontwikkeling van windparken op de Noordzee en de uitvoering van de RES'sen. De energievoorziening zal in de periode 2030-2050 drastisch gaan veranderen. Dat is onvermijdelijk, willen we de gestelde klimaatdoelen behalen. Maar hoe precies, is nu nog onduidelijk. Het is bijvoorbeeld nog onzeker:

- Waar, hoeveel en in welke vorm energie van wind op zee gaat aanlanden
- De mate waarin zoekgebieden uit de RES Noord-Holland Zuid en de RES Flevoland worden gerealiseerd
- Welke rol de strategische locaties rond de bestaande centrales Velsen, Hemweg, Diemen en Lelystad zullen innemen in het toekomstige energiesysteem – deze locaties aan de hoofdverbindingen in het energienet lijken geschikt voor de vestiging grote energievragers vanuit het principe om vraag en aanbod van energie bij elkaar te brengen
- Hoe de ontwikkeling rondom waterstof en het bijbehorend netwerk verloopt

Om meer houvast te hebben voor de periode na 2030, is op basis van de scenario's uit de Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 onderzocht welke maatregelen in ieder geval genomen kunnen worden. De zogenaamde 'no regret-maatregelen': maatregelen die in alle scenario's voorkomen. Centrale vraag in dit onderzoek is hoeveel ruimte (waar en wanneer) in de Metropoolregio Amsterdam gereserveerd moet worden voor het toekomstige energiesysteem en wat de effecten daarvan zijn. Het resultaat laat verschillende ontwikkelrichtingen zien, die beschrijven hoe een duurzaam energiesysteem er in 2050 uit kan zien, uitgaande van sterk verschillende infrastructuurbehoeften. Uit die verschillende ontwikkelrichtingen volgt ook welke de no regret-maatregelen voor het energiesysteem zijn. Dit zijn ontwikkelingen bovenop de verwachte ontwikkelingen voor 2030 (het Basispad). Het gaat om de volgende no regret-maatregelen:

- Het aanleggen van nieuwe onderstations. Zowel voor 2030 als 2050 is door een toenemende vraag en teruglevering van elektriciteit versterking van het netwerk nodig. Welke onderstations na 2030 moeten worden bijgebouwd en uitgebreid, is op dit moment nog niet bekend. Dat hangt af van de ontwikkelingen in het elektriciteitsnet. Bij ontwikkelingen in de buurt van onderstations kan rekening worden gehouden met een toekomstige toenemende ruimtevraag van deze onderstations.
- Het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten. Wanneer elektriciteit lokaal (voor korte tijd) wordt opgeslagen in batterijen kan dit zorgen voor een ontlasting van het elektriciteitsnetwerk.
- De ontwikkeling van de regionale waterstofbackbone en de aansluiting op de nationale waterstofbackbone (opgenomen in het basispad) zijn cruciaal om te kunnen voldoen aan de waterstofvraag in de regio. Daarnaast is het van belang om op de strategische locaties Velsen en Hemweg koppelingen te maken tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk. Via deze energiehubs kan het elektriciteitsnetwerk worden ontlast en energie kan worden opgeslagen. Dit gaat zowel om elektrolyzers die elektriciteit naar waterstof omzetten als centrales die waterstof omzetten in elektriciteit. Ook import van waterstof per schip kan bijdragen aan de beschikbaarheid.
- Ruimte reserveren in de MRA voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie. Ongeacht in welke richting het energiesysteem zich gaat ontwikkelen, blijft het Noordzeekanaalgebied belangrijk in het energiesysteem. Daarvoor is ruimte nodig. Als bij ruimtereserveringen sprake is van uitbreiding van milieuruimte, moet het belang van een gezonde leefomgeving een zwaarwegend en integraal onderdeel van de afweging zijn.
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds, zodat de uitvoering van de verschillende werkzaamheden op elkaar kan worden afgestemd en werk met werk kan worden gemaakt.
- Het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied. Er zijn meerdere (rest)warmtebronnen aanwezig in de MRA. Door de ontwikkeling van warmtenetten vermindert de behoefte aan elektrische verwarming en kan het toekomstige elektriciteitsnet worden ontlast.

Impact op de gezondheid en leefkwaliteit in IJmond

De ruimtelijke indeling van de MRA is zodanig dat de IJmond een knooppunt is voor industrie (als grote energievrager) en energie (aanbod en transport). Dat heeft impact op de gezondheid en leefkwaliteit in IJmond. In de gezondheidsscan die het RIVM voor de Verstedelijkingsstrategie heeft uitgevoerd (hoofdstuk 2; 'Zorgen voor een gezonde leefomgeving') komt IJmond naar voren als een gebied waar de omgeving ongezond is, en waar bovendien relatief veel mensen wonen die kwetsbaar zijn voor fysieke en mentale gezondheidsrisico's. Andere recente RIVM-rapporten geven eveneens aan dat de belastbaarheid van een deel van de IJmond als gevolg van industrie, mobiliteit (over land, lucht en water) en energie-infrastructuur

reeds is overschreden. Ieder nieuw onderdeel van de energievoorziening draagt bij aan die druk, in ieder geval vanwege de ruimtelijke impact en de gevolgen voor de gezondheid en leefkwaliteit. Het precieze effect is afhankelijk van de ontwikkeling. Daar staat tegenover dat maatregelen gericht op verduurzaming van mobiliteit en industrie ook bijdragen aan een betere leefomgevingskwaliteit.[9] Zonder aanvoer van groene energie kan de industrie haar uitstoot niet terugdringen. Klimaatverandering en gezondheid maken aanpassingen aan de energie-infrastructuur noodzakelijk.

Voor nieuwe energieprojecten in de IJmond is de belastbaarheid van de omgeving en de inwoners bepalend en richtinggevend. De energievoorzieningen binnen de IJmond zijn daarmee afgestemd op de vraag binnen het gebied en het belang van de inwoners van de IJmond.

afbeelding 15
IJmond als nautische toegangspoort van de MRA

9 https://www.rivm.nl/nieuws/gezamenlijk-overzicht-op-effecten-van-klimaatbeleid

4. Integraal te ontwikkelen gebieden

Alle ambities in dit Verstedelijkingsconcept landen uiteindelijk in de landschappen, steden en economische centra van de MRA. Om de kansen, consequenties en potentiële dilemma's zichtbaar te maken, zetten we een vergrootglas op zeven samenhangende deelgebieden.

Deelgebieden kennen geen harde grenzen. Daarin onderscheiden ze zich van de deelregio's in de MRA. Ze zijn bepaald op basis van de ruimtelijke samenhang en ze overlappen. Zo hoort bij vrijwel elk deelgebied een deel van het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Het deelgebied 'Amsterdam' zelf is in dit hoofdstuk gereserveerd voor ontwikkelingen met regionale betekenis binnen die gemeente zelf.

De integrale ontwikkeling van deze deelgebieden vraagt op onderdelen gezamenlijke inzet van Rijk en regio, en op onderdelen inzet op regionaal niveau. In veel gevallen kan worden aangesloten op lopende beleidsprogramma's. Het op te stellen Verstedelijkingsakkoord van Rijk en regio maakt die inzet concreet.

4.1 Noordzeekanaalgebied
4.2 IJmond, Noord- en Zuid-Kennemerland
4.3 Zaanstreek, Waterland, corridor Amsterdam-Hoorn
4.4 Oostflank en Markermeer/IJmeer
4.5 Gooi en Vechtstreek
4.6 Zuidflank MRA
4.7 Amsterdam

4.1 Noordzeekanaalgebied
Ontwikkeling en verduurzaming

Rijk en regio hebben in 2013 in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. In deze visie komen ruimtelijke functies op het gebied van haven en havenlogistiek, industrie, wonen, bereikbaarheid, natuur en recreatie samen. In aanvulling daarop liggen er nu ook nieuwe grote opgaven ten aanzien van de energietransitie, circulaire economie, vergrote en versnelde woningbouwopgaven en stedelijke vernieuwing, de gezondheid van de leefomgeving, het watersysteem en klimaatadaptiviteit. De ruimteclaims die uit deze opgaven volgen, wijzen niet automatisch dezelfde kant op. Om deze complexe opgaven te beantwoorden en de verbinding met het schaalniveau van MRA en daarbuiten te borgen is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als NOVI-gebied. Bestuursplatform NZKG, waarin alle gemeenten rond het NZKG vertegenwoordigd zijn, is samen met het Rijk bestuurlijk opdrachtgever van deze NOVI-gebiedsaanpak voor het NZKG. Voor vraagstukken die niet in het NOVI-gebied kunnen worden opgelost of een bredere reikwijdte hebben, wordt de afweging gemaakt op het schaalniveau van MRA en daarbuiten.

Voor het Verstedelijkingsconcept MRA is een verkenning uitgevoerd naar de ontwikkelrichting van het Noordzeekanaalgebied.[10] De resultaten hiervan staan mede aan de basis van de samenwerking in het NOVI-gebied. Op zeven punten maken Rijk en regio nu al een keuze, waardoor duidelijkheid ontstaat over de te volgen koers. Op zes andere punten ligt er een concrete uitwerkingsopgave voor het NOVI-gebied.

Op basis van deze verkenning en in navolging en aanvulling op de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 maken (c.q. bevestigen) we met dit Verstedelijkingsconcept de volgende keuzes:

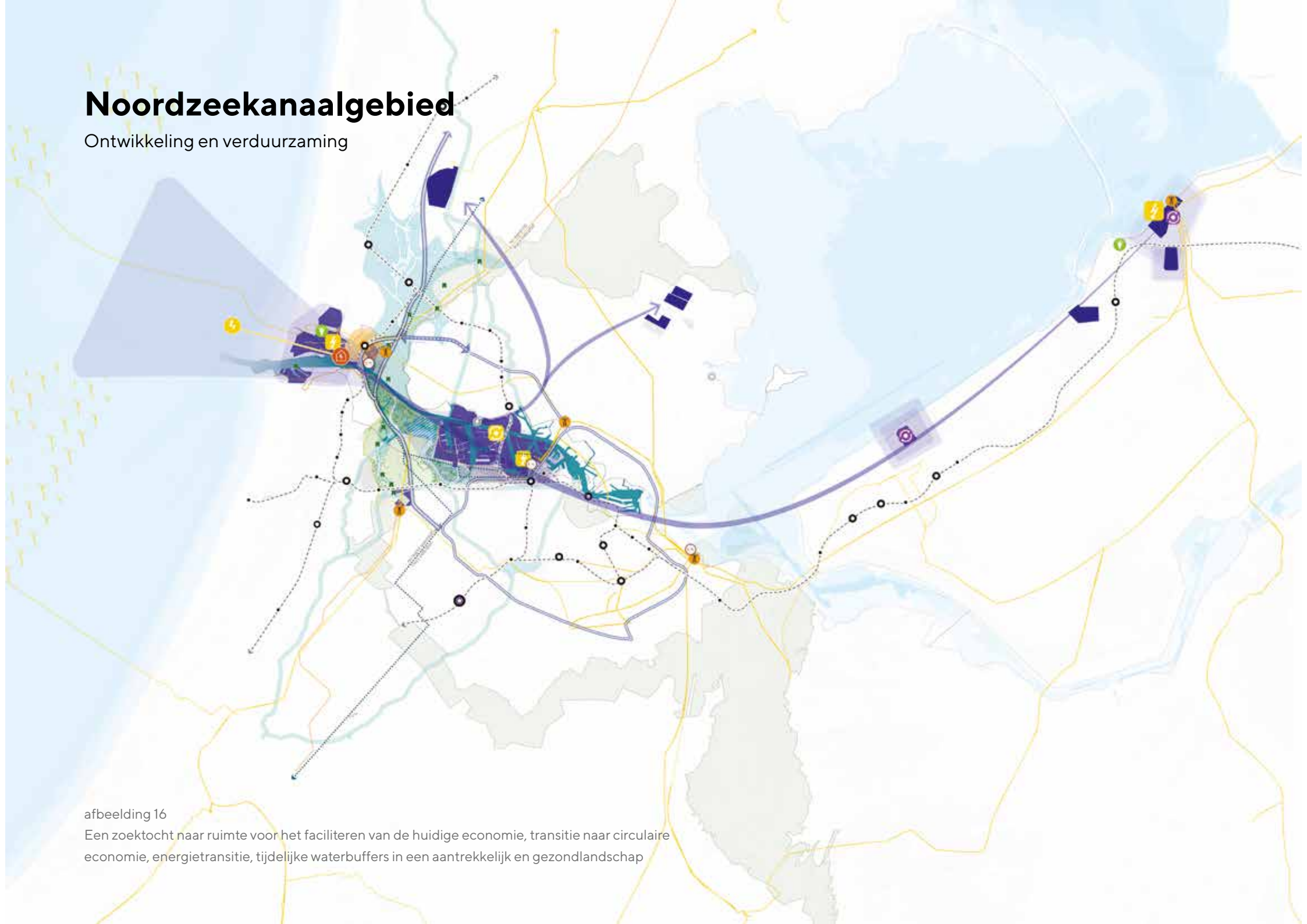
Voor de ontwikkeling van het havencomplex:

- Verduurzaming, waaronder verduurzaming van Tata Steel
- Aansluiten op waterstofbackbone en overige in het CES-traject besloten onderdelen

10 Advies Ontwikkelrichting Noordzeekanaalgebied, Breen Stedenbouw, 9 september 2021. De gezonde leefomgeving als randvoorwaarde en uit te werken punt is een aanvulling ten opzichte van het advies.

Noordzeekanaalgebied

Ontwikkeling en verduurzaming



afbeelding 16
Een zoektocht naar ruimte voor het faciliteren van de huidige economie, transitie naar circulaire economie, energietransitie, tijdelijke waterbuffers in een aantrekkelijk en gezondlandschap

Voor de ontwikkeling van de woon- en leefomgeving:
- Ontwikkeling van transformatiegebieden onder de voorwaarden van de Visie NZKG 2040
- Het niet inzetten van de Wijkermeerpolder voor droge bedrijventerreinen inclusief de acceptatie consequentie dat ruimte voor uitbreiding zal moeten worden gezocht op andere locaties. Mogelijke locaties: Boekelermeer in Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, De Vaart Almere en Flevokust Lelystad
- Verbeteren gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen

Voor de ontwikkeling van het groenblauwe raamwerk:
- Borgen en ontwikkelen natuur- en recreatiegebieden
- Identificeren van een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging in het Oer-IJ
- Behoud van de status van Unesco-werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen

Een aantal punten werken we verder uit, voordat we keuzes kunnen maken. Deze uitwerking vindt plaats in het kader van de NOVI-gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied in afstemming met de Verstedelijkingsstrategie MRA. Naar aanleiding van de ruimtelijke verkenning, agenderen we vanuit het Verstedelijkingsconcept de volgende uitwerkingspunten voor het NOVI-gebied:

Voor de ontwikkeling van het havencomplex:
- Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen
- Ruimte voor circulaire economie
- Ruimte voor bedrijventerreinen
- Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder

Voor de ontwikkeling van de woon- en leefomgeving:
- Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit

Voor de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk:
- Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterbuffering in het Oer-IJ

In onderstaande tekst worden deze keuzes en uitwerkingspunten toegelicht, met een aantal daarmee samenhangende opgaven, achtereenvolgens voor de ontwikkeling van het havencomplex, de woon- en leefomgeving en het groenblauwe netwerk.

Ontwikkeling van het havencomplex

Het Noordzeekanaalgebied geldt als cluster van stuwende, industriële economie en werkgelegenheid, kennis- en energiehotspot aan zee, nautische toegangspoort van de MRA en proeftuin voor toegepaste innovatie op het gebied van duurzaamheid en circulaire economie. We willen dat het havencomplex zijn sterke internationale concurrentiepositie behoudt en bijdraagt aan een duurzame economische ontwikkeling. Daarvoor, en om de gezondheid en leefkwaliteit in de MRA te verbeteren, is verduurzaming noodzakelijk. Dat gaat met name om de energie-infrastructuur, de verduurzaming van de industrie (waaronder de omslag naar een circulaire economie) en het aanbod aan geschikte bedrijventerreinen.

Energietransitie

In de Havennota 2020-2030 zet het Rijk in op een sterke offshore windhaven, een (inter)nationale waterstofhub, CO2 als grondstof, schone brandstoffen met sterke focus op ontwikkeling van synthetische kerosine op basis van groene waterstof en groene CO2 en (rest)warmte. Omvang en aard van het ruimtebeslag (inclusief milieuzones) is sterk afhankelijk van keuzes over het nationale energiesysteem. Aanleg van een waterstofleiding met regionale vertakking is onmisbaar. Door conversie van elektriciteit naar waterstof en vice versa kan het stroomnet worden ontlast en ontstaat een alternatief voor processen die hoge temperatuur nodig hebben en niet kunnen elektrificeren. We kiezen daarom voor aansluiting op de nationale waterstofbackbone (vanaf 2028).

In de CES (de Cluster Energie Strategie voor het Noordzeekanaalgebied) is een aantal andere maatregelen ten behoeve van de energietransitie benoemd. In november wordt besloten welke projecten definitief onder het MIEK (het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) zullen vallen. Met dat voorbehoud gaat het om de volgende benodigde energie-infrastructuurprojecten van nationaal belang:
- Een verzwaring van het elektriciteitsnet
- Een 'Regional Integrated Backbone' (RIB) voor waterstof

en van regionaal belang:
- Een stoomnet in de haven
- Een lokaal waterstofnet in de haven (H2avennet)
- Een waterstofnet voor Zaandam (ZaannetH2)
- Een regionale verzwaring van het elektriciteitsnet.

In de CES is daarnaast sprake van een systeem voor afvang en distributie van CO2 (Athos). Dit was voorzien om met name de CO2-uitstoot van Tata Steel te reduceren. Tata heeft echter gekozen voor een andere route om te verduurzamen (eerst staalproductie middels aardgas, daarna via waterstof). CO2-afvang wordt daarbij nog steeds voorzien, maar op een zoveel kleinere schaal dat Athos is gestaakt. Bezien moet worden hoe in de resterende CO2-afvang en opslag voorzien kan worden.

Aanlanding van extra op zee opgewekte windenergie is niet mogelijk voor 2030, omdat eerst ruimte moet worden vrijgemaakt. Voor de periode daarna zijn nog keuzes te maken. Als niet gekozen wordt voor extra aanlandingscapaciteit in de IJmond, kunnen extra 380 kV-hoogspanningsleidingen nodig blijken om de elektriciteit van de aanlandingspunten naar het Noordzeekanaalgebied te brengen. Als wel gekozen wordt voor extra aanlanding in de IJmond, dan vraagt dit ruimte.

Verduurzaming en circulaire economie
Nauw verbonden aan de energietransitie is de keuze om Tata Steel en de rest van het Noordzeekanaalgebied te verduurzamen. Dat is een randvoorwaarde voor het verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit in de IJmond en voor het behalen van de klimaatdoelen. Projecten uit de CES zijn randvoorwaardelijk voor de gewenste transitie van Tata Steel en de overige industrie in het Noordzeekanaalgebied.

Andere opgaven rond verduurzaming worden uitgewerkt in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied. Dat gaat om de transitie van de haven naar een hub voor duurzame productie en brandstof- en goederenstromen. Deze en de andere transities vragen alle om inpassing in de fysieke ruimte, milieuruimte, veiligheidscontouren en ruimte voor ondergrondse infrastructuur.

In de context van een omslag naar een circulaire economie gaat de transitie wat betreft goederenstromen met name om installaties voor opslag en bewerking van te hergebruiken materialen met hun milieucontouren. Transities als deze kennen geen lineair verloop, waardoor onduidelijk is of hiervoor in de toekomst significante additionele ruimte nodig is. In de overgangsperiode naar een circulaire economie houden we rekening met de mogelijkheid van een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de 'oude' als de circulaire economie nodig zijn. In het NOVI-gebied zijn vragen aan de orde rond de ruimtelijk impact van de reststromen, de bedrijven die in het Noordzeekanaalgebied moeten worden geaccommodeerd en welke elders gevestigd kunnen worden, wat de beste plek in het Noordzeekanaalgebied is voor deze bedrijven en of dat ten koste gaat van het havenareaal. Uitwijk naar Lelystad of Almere, in aansluiting op de 'circulaire as' die daar in ontwikkeling is, kan een optie zijn voor bedrijven die niet gebonden zijn aan korte ketenrelaties binnen het Noordzeekanaalgebied en niet diepgeworteld zijn in het Noordzeekanaalgebied.

Ruimte voor bedrijventerreinen
De transitie naar duurzame energie, de hubfunctie voor duurzame brandstof en goederenstromen en de omslag naar een circulaire economie brengen allemaal een ruimtebehoefte met zich mee, al dan niet in de overgangsfase van de oude naar de nieuwe economie. Daarnaast kent de dynamiek van het bedrijfsleven in de haven zijn eigen ruimtebehoefte en leidt de transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke gebieden (in en buiten het Noordzeekanaalgebied) tot een ruimtebehoefte voor bedrijven. De verplaatsingsbehoeften kunnen worden beperkt door maatregelen en innovaties die de milieuhinder beperken, aan de zijde van de bron en/of de ontvanger. Niet iedere kavel is echter geschikt voor elk bedrijf, met name in de hogere milieucategorieën. Sinds de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 is de Wijkermeerpolder niet meer in beeld als mogelijke locatie voor bedrijvigheid.

De bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied spelen een grote rol als bron van werkgelegenheid voor praktisch, middelbaar en theoretisch geschoolden. Het heeft de voorkeur deze banen parallel te laten groeien met de woningbouwopgave in het Noordzeekanaalgebied. Vier locaties buiten het Noordzeekanaalgebied worden onderzocht op de vraag of ze in een deel van de behoefte aan droge en/of natte bedrijventerreinen kunnen voorzien: de Baanstee (Purmerend / Edam-Volendam), Flevokust Haven (Lelystad), De Vaart (Almere) en buiten de MRA Boekelermeer (Alkmaar). Dit is een belangrijk onderdeel van de regionale bedrijventerreinenstrategie die wordt opgesteld in MRA-verband in samenwerking met de NOVI-gebied-samenwerking.

Voor de Houtrakpolder is in de Visie NZKG 2040 een strategische reservering gemaakt voor havengerelateerde bedrijven. De Visie is vastgesteld door de gemeenteraden in het Noordzeekanaalgebied, Provinciale Staten van Noord-Holland en het Rijk, en opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie, maar wordt op dit punt niet onderschreven door de gemeente Haarlemmermeer. In de Visie zijn ook procedurele afspraken gemaakt over de wijze waarop gekomen wordt tot een besluit over het al dan niet inzetten van deze strategische reservering. De voorwaarden en procedurele afspraken die in de Visie NZKG 2040 zijn gesteld aan het benutten van deze strategische reservering, blijven van kracht. Een van die voorwaarden luidt dat het huidige havenareaal in voldoende mate is geïntensiveerd.

In het NOVI-gebied wordt de strategische reservering van de Houtrakpolder uitgewerkt. Het gaat om de vraag wanneer er een noodzaak is om de Houtrakpolder te transformeren (internationale concurrentiepositie,

energietransitie, circulaire economie), en of dit dan ten koste gaat van het hele gereserveerde gebied of een deel. De Houtrakpolder maakt deel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Indien (een deel van) de Houtrakpolder gebruikt zou worden voor havenuitbreiding, dan gaat dat ten koste van het NNN-gebied. Dit dient gepaard te gaan met compenserende maatregelen zoals omschreven in de Provinciale Omgevingsverordening van Noord-Holland.[11]

Waterveiligheid
Onze ambitie is dat elke ontwikkeling in de MRA bijdraagt aan een klimaatadaptieve regio (zie het hoofdstuk 'Ambities'). Zo ook de ontwikkeling van het havencomplex.

Vanwege de concentratie van vitale en kwetsbare infrastructuur nu en in de toekomst, is in het Noordzeekanaalgebied extra aandacht nodig voor waterveiligheid. Wateroverlast en overstromingen uit zee zouden leiden tot grote schade, gevaar voor volksgezondheid en een ontwrichting van een gebied dat veel groter is dan het Noordzeekanaalgebied alleen. Door de toepassing van ruimtelijke maatregelen en een goede rampenstrategie zijn de risico's sterk te verminderen. Door de vrij hoge ligging van het havengebied zijn maatregelen relatief eenvoudig te realiseren. In nieuwe gebiedsontwikkelingen moet met de maaiveldhoogte rekening worden gehouden met de waterveiligheid.

Ontwikkeling van woon- en leefomgeving

Gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde
De bevolking van de IJmond heeft een bovengemiddeld kwetsbare gezondheid en leeft in een bovengemiddeld ongezonde omgeving. Dit vraagt in het Noordzeekanaalgebied om prioritering van investeringen en ruimtelijke keuzes die deze situatie verbeteren. De bewoners van de IJmond hebben om deze reden allereerst behoefte aan rijk-regioinvesteringen in gezondheidsbescherming tegen milieudruk van vooral industrie (verduurzaming van Tata) en weg- en vliegverkeer. Daarnaast vraagt de verbetering van de leefkwaliteit en gezonde leefomgeving om prioritering van ruimtelijke reserveringen en investeringen in gezondheidsbevorderende maatregelen (onder andere in bereikbaar groen, recreatie en gezonde mobiliteit) boven andere ruimtevragers, met name die ruimtevragers die een extra belasting zijn op de gezonde leefomgeving. In voorkomende gevallen kunnen duurzaamheidstransities betekenen dat installaties of voorzieningen nodig zijn die op zichzelf een claim leggen op de leefomgeving, maar het daarna mogelijk maken dat meer vervuilende installaties en voorzieningen kunnen worden vervangen. De vraag hoe we de verbetering van de gezondheid en het leefklimaat realiseren, wordt uitgewerkt in het NOVI-gebied in afstemming met de Verstedelijkingsstrategie MRA.

Woningbouw en transformatie naar woonwerkmilieus
Op drie locaties is de transformatie naar woonwerkmilieus aan de orde: de Spoorzone in Beverwijk, Hembrugterrein / Achtersluispolder in Zaandam en Haven-Stad in Amsterdam. Voor de Achtersluispolder en Haven-Stad loopt een onderzoek naar de mogelijkheid om de woningbouw voor 2030 te versnellen. Transformatie kan plaatsvinden onder de voorwaarden die gesteld zijn in de Visie NZKG 2040 en voorwaarden die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie: de aansluiting op het energiesysteem en op de infrastructuur, voldoende maaiveldhoogte om overstromingen te voorkomen, natuurinclusief ontwikkelen en maatwerkoplossingen daar waar woningbouw en bedrijvigheid niet vanzelf samengaan.
Behalve met de te transformeren bedrijventerreinen, ligt er ook een relatie tussen de ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied en de stedelijke vernieuwing

11 Conform de Ontwerp Omgevingsverordening NH2022 geldt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland:
a. Plaatsvinden buiten het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland op een locatie die bijdraagt aan de versterking van de samenhang van het netwerk, of, indien aannemelijk is dat fysieke maatregelen buiten het Natuurnetwerk Nederland niet mogelijk zijn, in nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Nederland;
b. Plaatsvinden in de nabijheid van het aangetaste gebied tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is;
c. Plaatsvinden in een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste gebied;
d. De aangetaste wezenlijke kenmerken en waarden compenseren; en
e. Tenminste de inrichting van het gebied ten behoeve van de ontwikkeling van de gewenste natuur en ontwikkelingsbeheer van die natuur voor een duur van tenminste 5 jaar, en in geval van bos 10 jaar, omvatten."

in met name Zaandam-Oost en Amsterdam-Nieuw West. Deze heeft te maken met de functie van het havencomplex en gemengde woonwerkgebieden als bron van werkgelegenheid voor praktisch, middelbaar en theoretisch geschoolden. Met name voor praktisch geschoolden zijn korte en betaalbare woonwerkritten van belang, om vervoersarmoede te voorkomen. Dat betekent dat er voldoende passende woningbouw moet zijn op een voor deze groepen bereisbare afstand tot de werkplekken in het Noordzeekanaalgebied. Ook vraagstukken op het gebied van gezondheid en leefkwaliteit zijn hier aan de orde.

Ontwikkeling van het groenblauwe netwerk

Natuur en recreatie
inherent aan de ambitie van de meerkernige ontwikkeling is dat bebouwde gebieden niet aan elkaar groeien. Het Noordzeekanaalgebied is deel van aaneengesloten landschappelijke verbindingen tussen de veenweidegebieden in de Zaanstreek, het Oer-IJ, Spaarnwoude en de westkant van Haarlemmermeer, en langs de kust. Het strand, de duinen, de binnenduinrand, de Wijkermeerpolder, Spaarnwoude, de Houtrakpolder, de Brettenzone en de Noorder IJplas vormen belangrijke elementen die de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de MRA mede bepalen. Deze gebieden hebben zowel een recreatieve als een ecologische betekenis en bevatten goede landbouwgronden. We maken in de Verstedelijkingsstrategie de keuze om deze natuur- en recreatiegebieden te borgen en verder te ontwikkelen. De Houtrakpolder kan een uitzondering zijn volgens de hierboven genoemde voorwaarden, waaronder natuurcompensatie.

Werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde
Een deel van het open landschap (globaal het westelijke deel van het Oer-IJ) is onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Dit militair-historische landschap staat op de Werelderfgoedlijst van Unesco. Deze zomer is die status herbevestigd met het besluit van Unesco om dit werelderfgoed uit te breiden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Dat maakt instandhouding van de Outstanding Universal Value (OUV) van het werelderfgoed randvoorwaardelijk. Die OUV is geoperationaliseerd in kernkwaliteiten van het militair-historische systeem, opgebouwd uit het strategisch landschap (met onder meer de inundatievelden), waterstaatkundige werken en militaire versterkingen met hun schootsvelden. Bij landschappelijke ontwikkelingen (in combinatie met tijdelijke piekwaterbuffering) is de openheid van belang en het aansluiten bij het historische systeem van inunderen. Grootschalige stedelijke ontwikkelingen binnen de begrenzing zijn in beginsel uitgesloten. Kleinschaliger ontwikkelingen vragen om een zorgvuldige inpassing. Het toevoegen van infrastructuur (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsverbindingen) wordt liefst voorkomen en vraagt minimaal om uiterst zorgvuldige inpassing.

Zoekgebied tijdelijke piekwaterbuffer
Het Oer-IJ is zoekgebied voor tijdelijke piekwaterbuffering ten behoeve van een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio. In de Verstedelijkingsstrategie identificeren we het zoekgebied voor tijdelijke piekwaterbuffering. In het NOVI-gebied werken we deze opgave verder uit samen met het programma Toekomstbestendig Watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal: de exacte locatie, de benodigde omvang en de mogelijkheden voor combinaties met andere functies. Ook de gevolgen voor de waterkwaliteit in het gebied moeten nog onderzocht worden. Deze buffercapaciteit is nodig om grote wateroverlast en overstromingen te voorkomen in periodes dat extreme neerslag niet of maar beperkt kan worden afgevoerd naar zee, het Markermeer-IJmeer of de Lek. Daarnaast wordt tijdelijke peilverhoging in het Noordzeekanaal (en in het Amsterdam-Rijnkanaal) onderzocht. Hiervoor zal dan het waterpeil tijdelijk moeten worden opgezet. Dat heeft gevolgen voor de aanleghoogtes en nieuwe maaiveldhoogtes langs het kanaal en het stelt hogere eisen aan een klimaatadaptieve inrichting van het gebied. Verder wordt onderzoek gedaan naar extra afvoer naar het Markermeer, de Lek en alternatieve afvoerroutes naar zee. Hoogstwaarschijnlijk zal een combinatie van deze maatregelen nodig zijn. Elk van deze oplossingen kent echter eigen bezwaren en belemmeringen.

Verzilting
Er zijn grote publieke investeringen gedaan in een nieuwe zeesluis om verdere ontwikkeling van de haven mogelijk te maken. Een voorziening voor ‘selectieve onttrekking’ beperkt de toevoer van zout water via deze sluis. Dat is van belang voor de waterwinning ten behoeve van drinkwater, landbouw en natuur. Verdere ontwikkeling van de haveneconomie kan leiden tot meer scheepvaartverkeer, en daardoor een grotere zoutindringing. De toenemende droogte zal dit verergeren. Deze verzilting kan via de Oranjesluizen ook de waterkwaliteit van Markermeer-IJmeer beïnvloeden, zeker als een toename van de binnenvaart op die route tot meer schutbewegingen leiden. De omvang van dit effect is onbekend en moet worden onderzocht.

Agendering vanuit het Verstedelijkingsconcept voor het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied

Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen

- In relatie tot de inpassing in de fysieke ruimte, milieuruimte, veiligheidscontouren en ruimte voor ondergrondse infrastructuur.

Ruimte voor circulaire economie

- Circulair specialisten moeten reststromen in beeld brengen zodat ruimtelijke impact kan worden ingeschat.
- Welke bedrijven met betrekking tot circulaire economie moeten we in het Noordzeekanaalgebied accommoderen en welke kunnen elders in MRA?
- Wat is de beste plek in het Noordzeekanaalgebied voor deze bedrijven?
- Gaat deze ruimte ten koste van havenareaal?

Ruimte voor bedrijventerreinen

Als het niet mogelijk is voldoende ruimte in het Noordzeekanaalgebied te realiseren, wat zijn dan de mogelijkheden en voor- en nadelen in Alkmaar, Purmerend, Almere en Lelystad (ruimtelijk, bereikbaarheid, milieuruimte, sociaal-maatschappelijk etc) – uit te werken in samenhang met de regionale bedrijventerreinstrategie.

Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder

- Wanneer ontstaat de noodzaak om de Houtrakpolder te transformeren (in relatie tot de intensiveringsmogelijkheden van het bedrijfsareaal en de internationale concurrentiepositie, energietransitie, circulaire economie)?
- Gaat dit ten koste van het hele gereserveerde gebied of een deel?

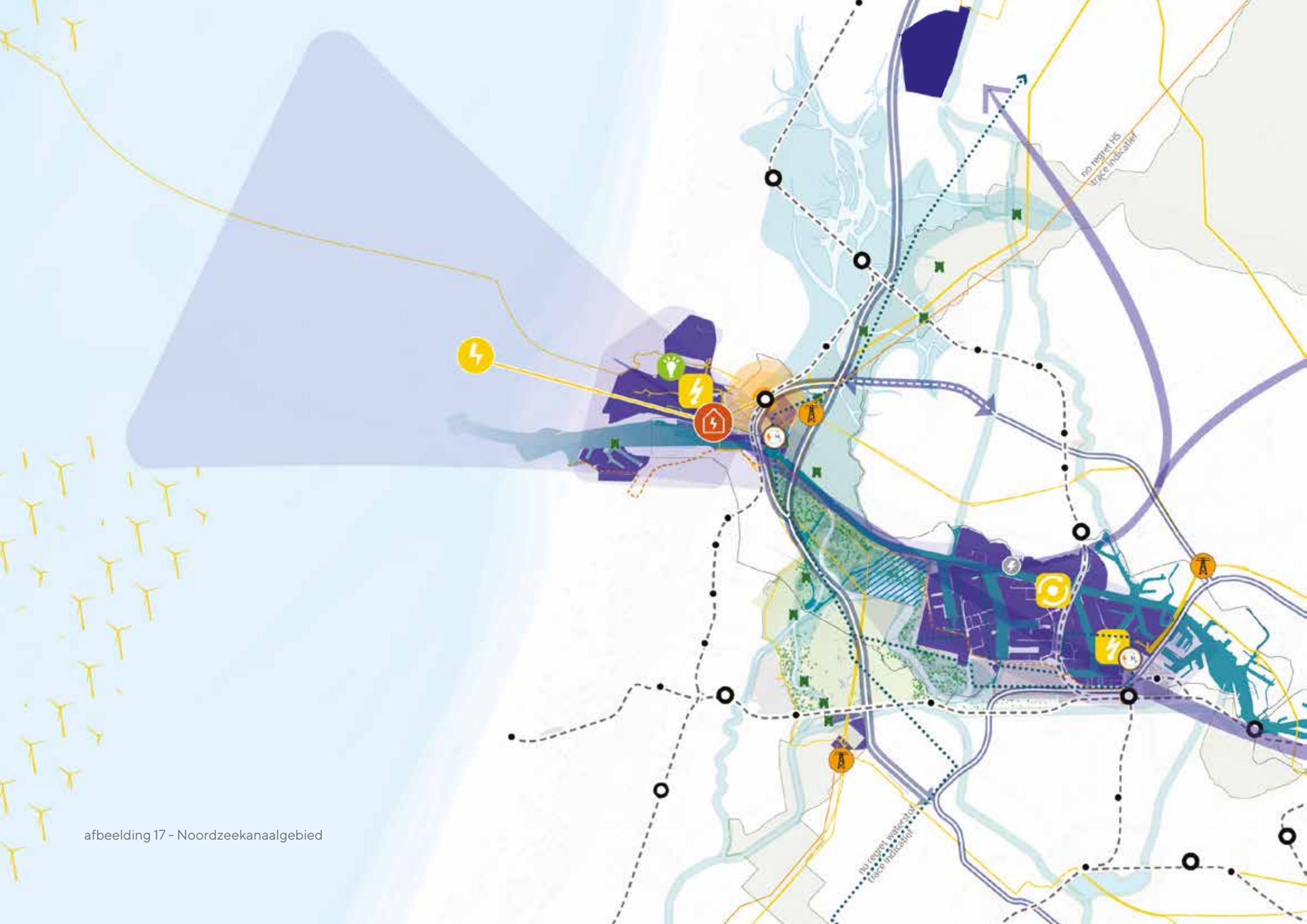
Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit

Gegeven de keuze om de gezondheid en de leefkwaliteit in en om het Noordzeekanaalgebied te verbeteren, moet worden onderzocht wat dat betekent voor ruimtelijke reserveringen en prioriteringen in het gebied.

Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterbuffering in het Oer-IJ

Gegeven de keuze om een zoekgebied voor tijdelijke waterbuffering te identificeren in het Oer-IJ moet worden onderzocht:

- Wat de voor- en nadelen zijn van een inrichting voor de opvang van een dergelijke hoeveelheid water in het aangewezen zoekgebied (landbouw, cultureel erfgoed, bereikbaarheid, bodemdaling, natuurontwikkeling, recreatie etc).
- Wat de benodigde omvang is van de tijdelijke piekwaterbuffering in samenhang met andere mogelijke maatregelen zoals tijdelijke peilverhoging in Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal, extra gemalen en alternatieve afvoerroutes naar zee.
- Wat binnen het zoekgebied de beste plek(ken) is/zijn voor de tijdelijke buffering van water en wat de waterkwaliteit is van het te bufferen water.



afbeelding 17 - Noordzeekanaalgebied

4.2

IJmond, Noord- en Zuid Kennemerland

Wonen, werken en recreeren bij kust en duin

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

In het kustgebied van de metropoolregio is ruimte voor de bouw van zo'n 40.000 woningen en ligt het accent van de meerkernige ontwikkeling op de stadshartontwikkeling in Haarlem en de intensieve verstedelijking rondom station Beverwijk.

Het deelgebied heeft over de hele linie een divers economisch profiel met werk voor zowel praktisch geschoolden als kenniswerkers. Het havengebied van de IJmond ontwikkelt zich als nautische toegangspoort tot de MRA, als 'groene stekker' voor de aanlanding van op zee opgewekte windenergie en als 'Techport' voor hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie. De toekomstige ontwikkeling van dit economische complex, in samenhang met andere waarden en kwaliteiten, wordt uitgewerkt in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied (zie hiervoor de paragraaf 'Noordzeekanaalgebied'). Daarbij zijn verbetering van de gezondheid en leefbaarheid een belangrijke randvoorwaarde.

Opvallend is dat Haarlem voor een stedelijke economie juist relatief veel werk voor praktisch geschoolden heeft, en dat veel theoretisch geschoolden uit Zuid-Kennemerland juist buiten die deelregio werken. Gevolg is veel pendel van en naar Haarlem. De ambitie om de economische groei evenwichtig over de MRA te verdelen, is onder meer bedoeld om die mismatch terug te dringen door het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking te laten toenemen. Om uitvoering te geven aan deze ambitie zet Zuid-Kennemerland zich in om de bestaande werkgelegenheid te behouden en om meer kennisintensieve werkfuncties te creëren. Kansen hiervoor liggen in de stadshartontwikkelingen rondom de OV-knooppunten Haarlem Centraal, Haarlem station Spaarnwoude (Oostpoort) en Haarlem Nieuw-Zuid. Op de lijn van Haarlem Centraal en Oostpoort is een economische corridor in ontwikkeling, waarin ook het voormalige gevangeniscomplex De Koepel en het C-district zijn gelegen. De Koepel wordt ontwikkeld tot een academische campus gericht op business studies met de pijlers ondernemerschap, circulaire economie en digitalisering & robotisering, met een mkb-innovatiehub, studentenwoningen, sociale woningbouw voor jongeren en diverse culturele en maatschappelijke functies. Deze ontwikkelingen geven kans om het Haarlemse economisch profiel van digitalisering, gezondheid en circulariteit, met name in de sfeer van toegepaste innovaties en proeftuinfuncties/living labs, te versterken.

De kustplaatsen hebben een sterk toeristisch profiel. Onder de noemer Amsterdam Beach wordt dit profiel versterkt. De grootste badplaats is Zandvoort. Hier wordt ingezet op het jaarrond-toerisme, het 'werken aan zee' en het versterken van het recreatie- en sportcluster,

IJmond, Noord- en Zuid Kennemerland

Wonen, werken en recreeren bij kust en duin

afbeelding 18
Evenwichtig recreatief aantrekkelijk landschap aan de west- en oostkant van de met groen dooraderde verstedelijkingsband Heemskerk - Hoofddorp

in samenhang met onderzoek naar de waterveiligheid van de kustregio. Ook in IJmuiden aan Zee worden recreatieve jaarrond-voorzieningen ontwikkeld. Voor een kwaliteitsimpuls aan de kust is het belangrijk dat de verscheidenheid van de kustplaatsen behouden blijft. Dit is van belang voor de leefkwaliteit in de regio en de verschillende doelgroepen die de Noordzeekust bedient.

De economische kansen hangen sterk samen met de bereikbaarheid. Onderdeel van het onderzoek naar het wegennet (voor het 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040') is de belasting van de A9 en A22, en de invloed daarop van maatregelen in het wegennet om bij te dragen aan de doorstroming op de ringwegen rond Amsterdam.

Groenblauw netwerk in en om de stad

Met de kust, de duinen en de binnenduinrand beschikt dit deelgebied over een aantal drukbezochte landschappen. Hetzelfde geldt voor Spaarnwoude, het recreatiegebied dat deels beschermd wordt als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland en deels als onderdeel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Toch kan het landschap in dit deelgebied nog beter bijdragen aan de leefkwaliteit van de MRA. De recreatieve druk op Nationaal Park Zuid-Kennemerland is groot. "De ambitie is om – in lijn met de benadering van Nationale Parken Nieuwe Stijl – de samenhang van het Nationaal Park met de strandvlakte en de binnenduinrand te versterken, verbonden aan een transitie naar natuurinclusieve landbouw en een klimaatadaptieve inrichting. Recreatief bezoek kan zich dan meer verspreiden. Met een natuurinclusieve ontwikkeling in de directe omgeving van de natuurkern in het Nationaal Park wordt ook de ecologische potentie van het kwelwater beter benut. Om de recreatieve druk te verlichten, wordt samengewerkt

met Spaarnwoude. Voor de doorontwikkeling van dit recreatie- en natuurgebied zijn afspraken gemaakt in de Visie Spaarnwoude Park 2040, onder meer gericht op het ontvangen van een groter aantal bezoekers.

Om het landschap van strand, duinen en binnenduinrand goed te verbinden met het achterland en in te bedden in een regio-brede recreatieve structuur, is meer nodig. Het is van belang om aan beide zijden van het Noordzeekanaal de verbindingen met het polderlandschap te versterken, zowel voor de natuur als voor de recreatie. Grote infrastructuurlijnen, stedelijk gebied en de huidige inrichting van landbouwgebieden maken die landschappelijke verbindingen in de huidige situatie ontoereikend. Ook het landschap van het Oer-IJ kan daar een functie in hebben, in de context van de keuzes die voor het Noordzeekanaalgebied als geheel moeten worden gemaakt. De keuze voor een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterbuffering past daar goed bij.

Het landschap in Kennemerland wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. Om de continuïteit van de landschappelijke structuur te versterken en de barrièrewerking van het Noordzeekanaal te verminderen wordt ingezet op het verhogen van de belevingswaarde van het kanaal en het aan weerszijden van het kanaal herkenbaar maken van het landschap van het Oer-IJ.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- De uitwerking van de ontwikkeling en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied (zie de paragraaf 4.1), nauw verbonden aan dit deelgebied IJmond en Noord- en Zuid-Kennemerland
- Maatregelen in het wegennet met aandacht voor onder meer de belasting van de A9 en A22 (onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, SBaB)
- De integrale ontwikkeling van stadshart Haarlem met drie ov-knooppunten

Om regionale inzet vragen:

- Economische ontwikkeling IJmond en Zuid-Kennemerland op basis van het economische profiel en in aansluiting op de beroepsbevolking in de deelregio's (met het oog op o.a. een evenwichtigere woonwerkbalans en het voorkómen van vervoersarmoede)
- De ontwikkeling van Haarlem als creatieve stad en Zuid-Kennemerland als regio van toegepaste innovatie op het gebied van circulaire economie, duurzaamheid, gezondheid en de creatieve en digitale sector als verbindende sectoren
- De ontwikkeling van de Koepel in Haarlem als anker voor universitair onderwijs in combinatie met een MKB-innovatiehub
- Het versterken van de regionale aantrekkelijkheid van de Haarlemse binnenstad op gebied van retail, horeca en cultuur
- Landschappelijke ontwikkeling en recreatieve ontsluiting van het Oer-IJ, in samenhang met de wateropgave
- Het verbinden van Nationaal Park Zuid-Kennemerland met Spaarnwoude en PARK21 en verlichten van recreatieve druk op Nationaal Park Zuid-Kennemerland, in lijn met het programma Nationale Parken Nieuwe Stijl
- Verbeteren recreatief profiel Spaarnwoude op basis van vastgestelde gebiedsvisie
- Kwaliteitsimpuls Noordzeekust ('Amsterdam Beach'): een kwaliteitsslag van Zandvoort en IJmuiden aan Zee, ontwikkeling jaarrond-voorzieningen, werken aan zee en bereikbaarheid van de kust, in samenhang met onderzoek naar de waterveiligheid van de kustregio op lange termijn met een versnelde zeespiegelstijging
- In de duinen en de binnenduinrand ruimte zoeken om schoon kwelwater in het gebied vast te houden en beter te benutten, met mogelijk beperking of aanpassing van agrarische functies tot gevolg, in samenhang met de ontwikkeling van Natuurnetwerk Nederland en de stikstofaanpak van de provincie
- Landschappelijke verbindingen tussen de kust en het achterland, waaronder door versterking van het fietsnetwerk.

4.3

Zaanstreek, Waterland, corridor Amsterdam - Hoorn

Inclusieve steden in een eigentijds Hollands landschap

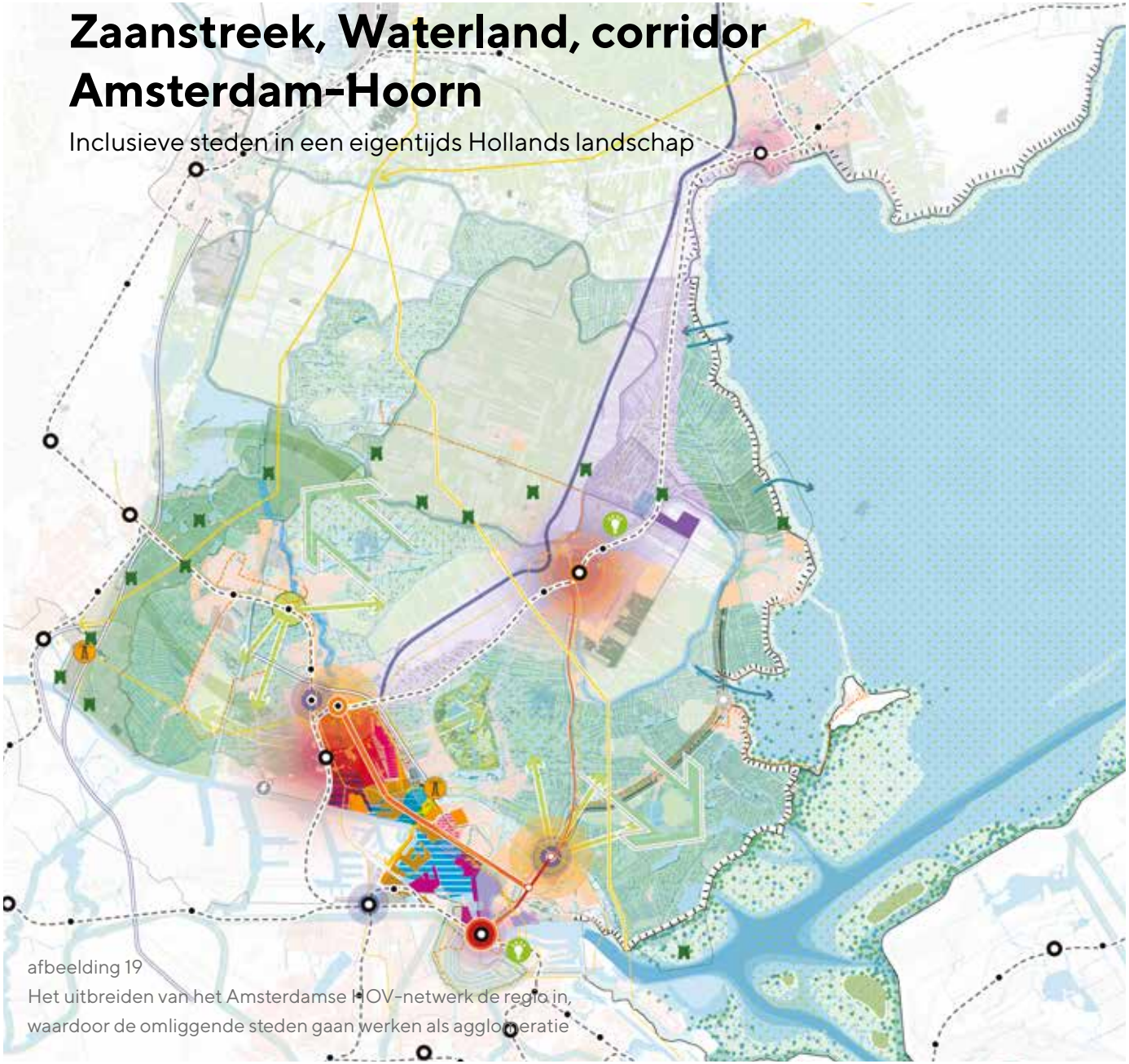
Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De stedelijke gebieden ten noorden van het IJ groeien de komende decennia door tot een totaal van 500.000 tot 600.000 inwoners. Die groei zetten we in om economische en sociaal-maatschappelijke waarde toe te voegen en zo meer evenwicht in de metropoolregio te creëren. Dat betekent dat het omvangrijke woningbouwprogramma (circa 30.000 woningen tot 2030 inclusief Amsterdam-Noord) gepaard moet gaan met investeringen in werkgelegenheid, voorzieningen en bereikbaarheid. De pendelstromen vanuit dit deelgebied zijn buitenproportioneel groot en eenzijdig op Amsterdam gericht. Zaanstad en Amsterdam-Noord kennen relatief veel sociaaleconomisch zwakke wijken met ruimte voor nieuwe economische ontwikkeling.
Er wordt ingezet op stadshartontwikkeling in Zaanstad en Purmerend. De omgeving van het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord functioneert als derde regionaal centrum. Met een HOV-verbinding ontstaat in de ZaanIJ-corridor een tweede backbone tussen Amsterdam en de Zaanstreek. De omgeving van Station Kogerveld kan worden ontwikkeld als onderdeel van die corridor. In Purmerend ligt er een relatie met de economische ontwikkeling in het noorden van de stad, met onder meer bedrijventerrein Baanstee, en de H20-campus voor e-sports als uithangbord voor het Purmerendse IT- en e-sportscluster. Baanstee-Noord kan daarbij profiteren van de vraag naar bedrijventerrein die niet in het Noordzeekanaalgebied kan worden opgevangen. De ontwikkeling van woonwerkmilieus in de ZaanIJ-corridor (Hembrugterrein, Achtersluispolder) en de ontwikkeling van de Noorder IJplas als landschapspark dragen bij aan de sociaal-maatschappelijke versterking in dit deelgebied. Deze laatste ontwikkelingen hangen samen met de keuzesituatie in het Noordzeekanaalgebied. Voor de Achtersluispolder wordt onderzocht of de ontwikkeling versneld kan plaatsvinden.

Ook is aandacht nodig voor bestaande kernen, wijken en bedrijventerreinen. Woningbouw bij kleine kernen en dorpslinten kan wenselijk zijn om de leefbaarheid in die kernen en linten te behouden. Binnen de geldende regimes is dat mogelijk. In wijken met een sociaaleconomische problematiek zijn kwaliteitsverbeteringen nodig. In de Regio Deal ZaanIJ werken Rijk en regio samen aan meer werk, beter onderwijs en een groene en veilige leefomgeving in vooral Amsterdam Molenwijk en Tuindorp Oostzaan en Zaandam Peldersveld en Poelenburg, waarbij de laatste ook onderdeel is van het interbestuurlijke Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Bestaande bedrijventerreinen hebben een rol in de herhuisvesting van bedrijven op te transformeren terreinen. Op nieuwe bedrijventerreinen (Baanstee-Noord en HoogTij zijn nu in ontwikkeling) is een slim en zorgvuldig ruimtegebruik nodig.

Zaanstreek, Waterland, corridor Amsterdam-Hoorn

Inclusieve steden in een eigentijds Hollands landschap



afbeelding 19
Het uitbreiden van het Amsterdamse HOV-netwerk de regio in, waardoor de omliggende steden gaan werken als agglomeratie

Aanpak van de filedruk ondersteunt de aanpak van deze opgaven. Verbetering van de hoofdinfrastructuur gaat vooral om de verbinding tussen de A8 en A9, en de corridor Amsterdam-Hoorn. Die corridor vormt een as voor geclusterde economische ontwikkeling, ook buiten de MRA op locaties als de Poort van Hoorn.

Groenblauw netwerk in en om de stad

Het landschap in dit deelgebied is hoog gewaardeerd vanwege het typische Hollandse karakter en de erfgoedwaarden die erin vervat zijn. De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn waardevolle landschappen. De Beemster heeft als agrarische droogmakerij de status van Unesco Werelderfgoed. Deze landschappen hebben een grote recreatieve betekenis. Die recreatiefunctie kan nog verder doorontwikkeld worden, onder meer door de bereikbaarheid van deze landschappen te verbeteren.

Dit landschap staat onder druk. Voornaamste oorzaak is de daling van de veenbodem. Die hangt samen met het lage grondwaterpeil dat nodig is voor het huidige agrarische gebruik. Verhoging van de grondwaterstand vraagt echter veel van de landbouw, zeker in combinatie met het terugdringen van de stikstofemissies. Het vraagt van de landbouw om zich opnieuw te oriënteren, op zoek te gaan naar nieuwe teelten of nieuwe markten waarover nu nog weinig bekend is. Tegelijk kan het andere ambities dichterbij brengen; bijvoorbeeld om de ecologische waarde van het landschap te vergroten of het toegankelijker te maken voor recreatief bezoek. De verbindende functie van Zaanstreek en Waterland in het landschap (voor zowel recreatie als natuur) kan worden versterkt.

De aanpak van de veenweideproblematiek is sterk gebiedsgebonden. De situatie verschilt per gebied, en daarmee ook de mogelijkheden en oplossingsrichtingen. Het is daarom van belang om de aanpak van onderop te formuleren en het gesprek aan te gaan met alle betrokken partijen, vanuit wederzijdse erkenning van de maatschappelijke urgentie en de belangen van de agrarische ondernemers. Doel van zo'n gesprek is om gezamenlijk toe te groeien naar een nieuwe toekomst, waarbij ook het tijdpad en het instrumentarium aan de orde kunnen komen. Een transitie als deze neemt vele jaren in beslag.

Een gebiedsproces over een nieuwe toekomst van het veenweidelandschap in Zaanstreek en Waterland kan zich van vele kanten laten voeden. Er kan worden voortgeborduurd op onderzoek elders in het land, zoals bij het Veenweide Innovatie Centrum, en op lopende pilots in Laag-Holland. In Noord-Holland wordt gewerkt aan een Regionale Veenweidestrategie voor de hele provincie, en de Regiegroep Laag-Holland werkt samen met de provincie, gemeenten, het hoogheemraadschap en natuur- en landbouworganisaties aan een integraal gebiedsprogramma voor het landschap van Laag-Holland.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Integraal gebiedsproces voor de toekomst van de veenweidegebieden, aangestuurd van onderop, in de context van het interbestuurlijke programma Veenweide en het gebiedsproces in Laag-Holland (met aandacht voor de bodemdalings- en de stikstofproblematiek, de transitie van en innovatie in de landbouw, natuurontwikkeling, recreatieve ontwikkeling)
- Integrale ontwikkeling van de stadsharten Zaanstad en Purmerend
- Bij gebleken noodzaak voor versterking van het elektriciteitsnet naar Noord-Nederland: onderzoek naar tracé-alternatief 380 kV-hoogspanningsleiding via Noord-Holland Noord
- Opgaven die raken aan de ontwikkeling en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied (NOVI-gebied), met name de ontwikkeling van ZaanIJ/Achtersluispolder (woonwerkmilieu) en ruimte voor bedrijven afkomstig van te transformeren bedrijventerreinen
- Versnelling van de ontwikkeling van Achtersluispolder in samenhang met de noodzakelijke randvoorwaarden

Rijk-regio inzet op basis van bestaande afspraken:

- Stedelijke vernieuwingsopgave in Zaandam Oost (onderdeel van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid)
- Regio Deal ZaanIJ
- De bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Hoorn (spoor en A7) conform de afgesloten bestuursovereenkomst

Om regionale inzet vragen:

- De HOV-verbinding ZaanIJ, verbonden aan de ontwikkeling van woningbouw in de Achtersluispolder en Amsterdam-Noord, en stedelijke vernieuwing in Zaandam-Oost
- Werken aan doorontwikkeling recreatieve structuur (waaronder de bereikbaarheid van de belangrijkste groene gebieden zoals 't Twiske, Purmerbos en wandel- en fietsroutes in veenweidegebieden, in samenhang met de integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden)
- De verbinding A8-A9 en de inpassing in het landschap van het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam (landschappelijk onderzoek loopt)
- Behoud en ontwikkeling van Unesco-werelderfgoederen Stelling van Amsterdam en Beemster (in samenhang met de integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden)
- Ontwikkeling landschapspark Noorder- IJplas
- Verstevigen economisch profiel (in de vorm van bijvoorbeeld de complementaire ontwikkeling van regionale centra en een slim gebruik van de ruimte op bedrijventerrein Baanstee-Noord/Noordoost in Purmerend/Edam-Volendam)
- Inpassing opwek energie (via RES) en energie-infrastructuur, mede in relatie tot eventueel tracé 380 kV-hoogspanningsleiding

4.4

Oostflank en Markermeer/IJmeer
Ontwikkelen van complete steden aan het water

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De Oostflank biedt in belangrijke mate ruimte voor de groeiopgave van de regio. De Oostflank biedt een gezonde leefomgeving, de woningmarkt is relatief betaalbaar en in dit deel van de MRA kunnen ruim 100.000 woningen worden toegevoegd en is er nog volop ruimte voor bedrijvigheid. Belangrijk is daarbij wel dat groei van Almere en Lelystad bijdraagt aan de ontwikkeling van complete steden en dat de momenteel scheve woon-werkbalans verbetert. Voor de ambitie van complete steden en een evenwichtige, meerkernige ontwikkeling van de MRA, is de stadshartontwikkeling en het versterken van het economisch profiel van Almere en Lelystad een belangrijke voorwaarde.

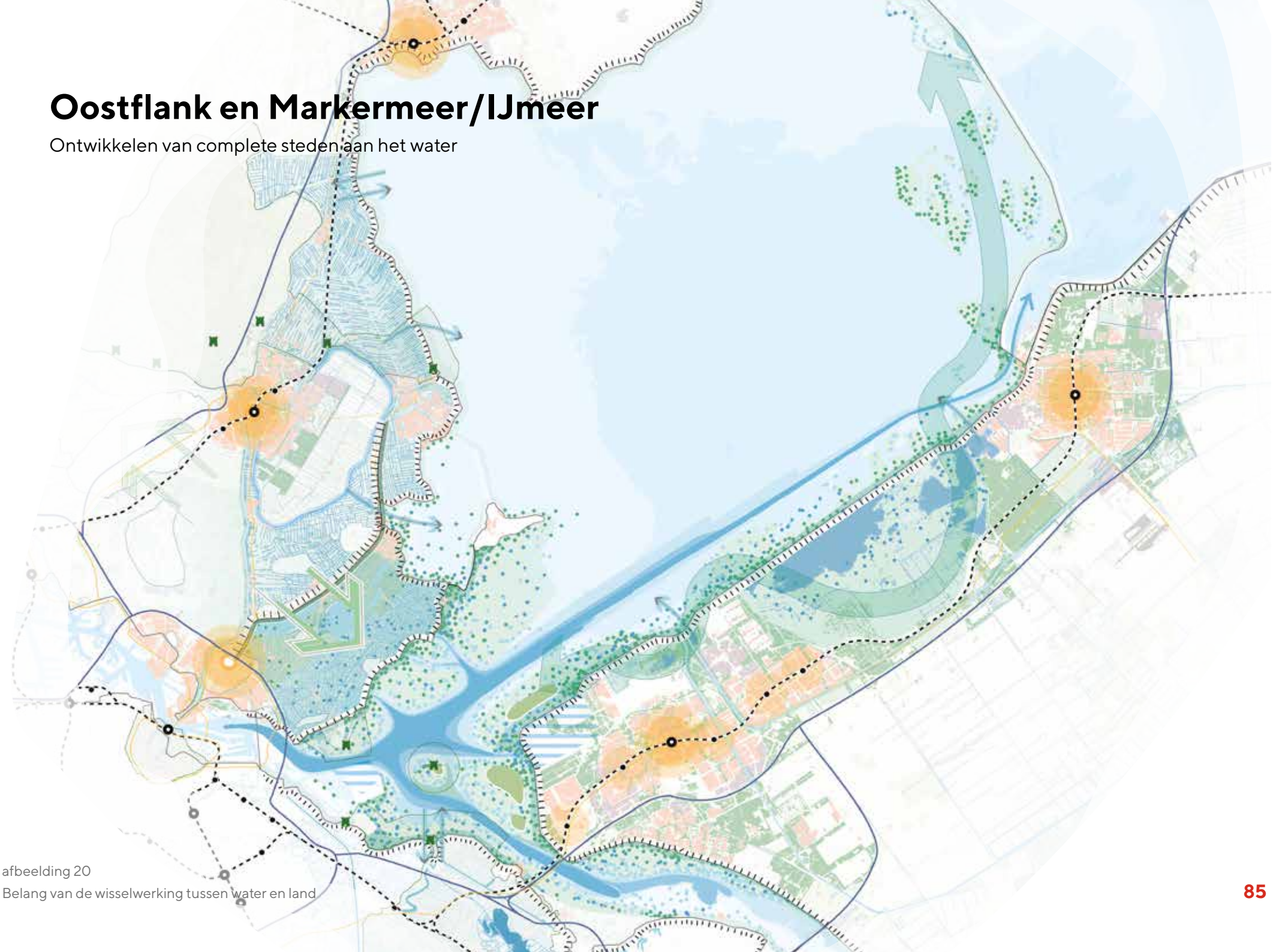
Het economische profiel van Almere is volop in ontwikkeling. Als jongste stad in de regio beschikt Almere over veel mogelijkheden voor woningbouw en ruimtelijk-economische ontwikkeling, maar de economische activiteit is divers en verdient een impuls om de groei van de bevolking beter bij te houden. Het logistieke cluster is in Almere een sterk cluster dat relatief veel werkgelegenheid biedt en vooralsnog groeiende is. Met het oog op de maatschappelijke opgaven en verstedelijkingsvraagstukken is in het afgelopen decennium gebouwd aan een cluster circulaire economie. Dit cluster tekent zich af op bedrijventerreinen als De Vaart en De Steiger en kan nog verder doorgroeien, waaronder met bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied als die een nieuwe vestigingslocatie zoeken. Ook wordt sterk ingezet op de clusters ICT-tech en Energietransitie, met kansen voor Medium en High Tech industrie. De verstedelijkingsopgave in Almere wordt onder andere ingezet om de profilering in deze clusters verder uit te bouwen en de daarvoor benodigde kennisinfrastructuur te versterken. Belangrijk onderdeel daarbij is de ontwikkeling van hoger (technisch) onderwijs. Dat is een voorwaarde voor een volwaardige economische clustervorming en ondersteunt de veerkracht van de samenleving. De prioriteit voor wonen en werken in een gemengd milieu bij het stadshart schept daar een stedelijke context voor.

De combinatie met de bouwopgave biedt kansen om stevig in te zetten op een circulaire bouweconomie en circulaire gebiedsontwikkeling. In combinatie met bedrijven werkzaam in de energietransitie die ook in Almere gevestigd zijn, lijkt een economisch profiel op het snijvlak van hoogwaardige technologie en transitie (energie en circulair) hier heel passend.

Lelystad groeit toe naar een economisch profiel als multimodaal bereikbare hub, mede dankzij Lelystad Airport, de haven, de wind- en zonne-energie in de polder, de sterke agrifoodsector en de ligging aan een backbone voor elektriciteit en gas in het energienetwerk. Dit wordt versterkt met inzet op versterking van het onderwijs met

Oostflank en Markermeer/IJmeer

Ontwikkelen van complete steden aan het water



afbeelding 20
Belang van de wisselwerking tussen water en land

opleidingen die aansluiten op het economisch profiel. Hier ontstaat een cluster waar andere werkgelegenheid omheen groeit. De circulaire economie kan binnen dit profiel groeien in samenhang met ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Afhankelijk van de te kiezen ontwikkelingsrichting, kan uitwijk van watergebonden en circulaire economie naar de haven van Lelystad een optie zijn. Flevokust Haven heeft volop ruimte voor circulaire economie. Er ontstaat in dat geval zicht op de vorming van een 'circulaire as' tussen IJmuiden, Almere en Lelystad.

Ontwikkeling van de economie met groei van circulaire bedrijvigheid en Lelystad Airport heeft een onmiskenbaar positief effect op de werkgelegenheid en het economisch vestigingsklimaat. Ook kan Lelystad Airport bijdragen aan het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol (zie ook paragraaf Leefkwaliteit Schiphol onder 3.1). T egelijkertijd hebben dergelijke ontwikkelingen ook een (plaatselijke) invloed op de leefomgeving. De gezonde leefomgeving van de Oostflank is een grote kwaliteit. In de verdere ontwikkeling van de Oostflank zal de balans tussen deze kwaliteit van de gezonde leefomgeving en economische belangen zorgvuldig bewaakt moeten worden.

Doorgroei naar complete steden betekent verder een wenselijke groei in de voorzieningen voor cultuur, gezondheidszorg en sociale infrastructuur. De ligging in de natuurrijke omgeving van Nationaal Park Nieuw Land en het groene karakter van het stedelijke gebied geven richting en identiteit aan de stedelijke ontwikkeling van Almere en Lelystad, waarbij Lelystad zich profileert als hoofdstad van de nieuwe natuur. Daarnaast biedt het de aanleiding om ook de vrijetijdseconomie van Lelystad en Almere verder te ontwikkelen.

Onderzoek naar vierde hub voor hyperconnectiviteit

Met het oog op de ontwikkeling van de data-infrastructuur in de regio is onderzoek gedaan naar een mogelijke locatie voor een vierde hub voor hyperconnectiviteit. Dit onderzoek spitste zich toe op ruimtelijke mogelijkheden, de aansluiting op het stroomnet en de kansen van restwarmte. Daaruit kwam als voorkeurslocatie een zoekgebied naar voren in Oosterwold, nabij Almere. Datacenters zijn grootverbruikers van energie en in dit gebied kan voor de stroomvoorziening worden aangesloten op een nieuw onderstation dat ook gebruikt zal worden om de groei van Almere te faciliteren en de windenergie uit de omgeving naar het net te brengen. In het te ontwikkelen datacenterbeleid van de provincie worden de uitkomsten van dit onderzoek meegenomen.

Als eerste stap wordt nu onderzoek verricht naar de inpassingsmogelijkheden. Hierbij komen ook andere zaken aan de orde dan de beschikbare ruimte en de energievoorziening; het gaat bijvoorbeeld ook om de economische effecten (waaronder de werkgelegenheid) en de mogelijkheden van een klimaatadaptieve ontwikkeling (ten eerste risicobeperking bij overstromingen of wateroverlast en ten tweede de wijze van koeling en lozen – als voor de koeling een beroep op drink- of oppervlaktewater moet worden gedaan, is ook de beschikbaarheid daarvan een criterium, vooral in periodes van droogte).

Op basis van het te formuleren locatiebeleid en dit onderzoek beslissen de provincie en betreffende gemeenten of zij een locatie in het zoekgebied willen toewijzen. Als de genoemde partijen negatief beslissen, dan komt de vraag naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een vierde hyperconnectiviteitshub terug bij de MRA..

Groenblauw netwerk in en om de stad

Het Markermeer en IJmeer behoren in veel opzichten tot de grote ruimtelijke kwaliteiten van de MRA. Niet voor niets kiezen Almere en Lelystad in hun stedenbouwkundige programma's nadrukkelijk voor samenhang met het open water. Markermeer en IJmeer zijn, samen met hun oevers, deel van veel lopende rijks-regionale programma's. Die gaan onder meer over verbetering van het ecologische systeem, de betekenis voor het regionale watersysteem en de samenhang met de stedelijke ontwikkeling in de Oostflank. Op het raakvlak met de stedelijke ontwikkeling zal, conform de afspraken in RRAAM, de inpassing van een eventuele IJmeerverbinding zich tot een opgave ontwikkelen, nu gebleken is dat deze in de vorm van een lightrailverbinding een kansrijke oplossing vormt bij de in Amsterdam Bay Area onderzochte programma's voor wonen en werken. Als nut en noodzaak vaststaan kunnen tracévarianten worden uitgewerkt, al dan niet deels ondergronds.

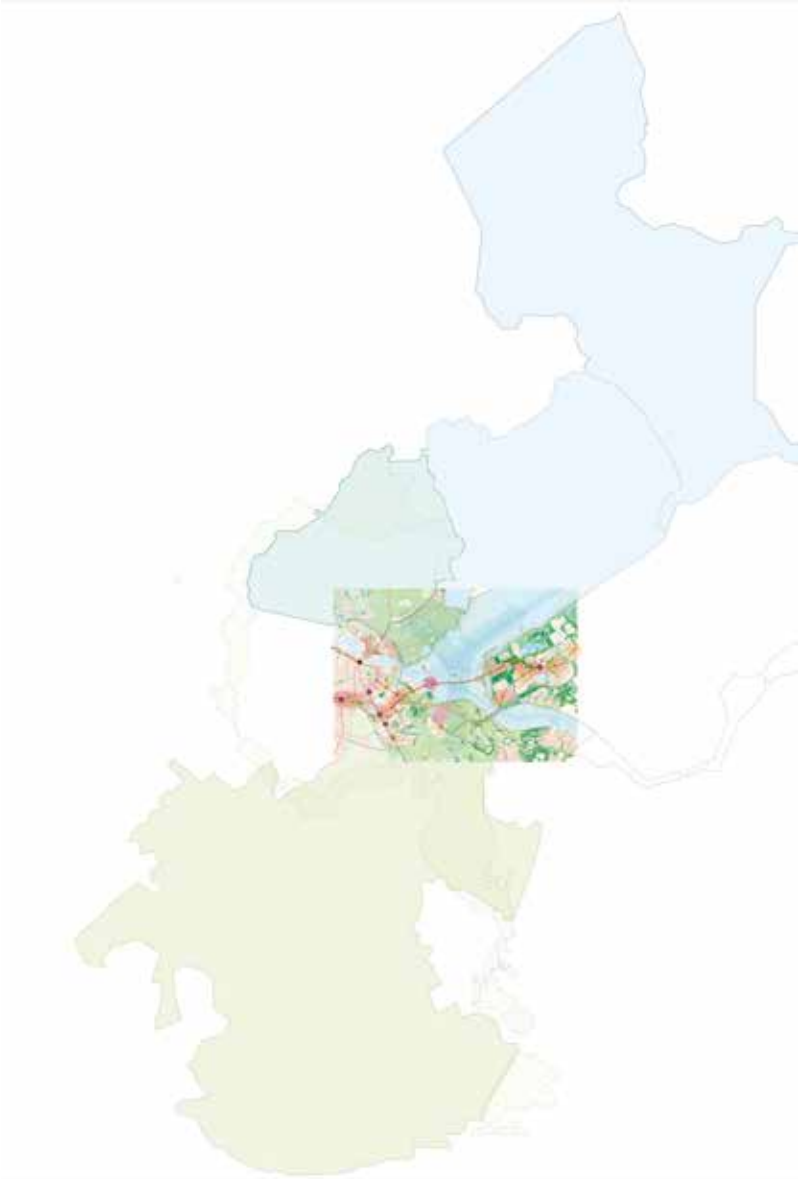
Ontwikkelingen en opgaven elders in de MRA kunnen op een aantal manieren invloed hebben op het IJmeer-Markermeer en zijn oevers. Die liggen voor een belangrijk deel aan de zuidoever van het IJmeer. Dit gebied is een schakel in de open landschappelijke structuur met waterrijke natuur die loopt tussen de Vechtstreek, via het IJmeer, naar Waterland – deel van de Stelling van Amsterdam. Naar het westen gaat de zuidoever over in de Diemerscheg, een van de groene scheggen rond

Amsterdam. Door de verdere verstedelijking aan de randen van de Diemerscheg wordt een groene Diemerscheg steeds belangrijker. De betrokken partijen zetten in op een kwaliteitsverbetering van de Diemerscheg: landschappelijk, ecologisch, cultuurhistorisch en qua recreatieve voorzieningen. Om toekomstbestendig te zijn wordt gedacht aan het ontwikkelen van klimaatbossen, met een hogere grondwaterstand, opvangmogelijkheden van water en minder CO2-uitstoot. Ook moet er ruimte zijn voor de energietransitie, mits deze goed landschappelijk wordt ingepast. Voor de eventuele aanleg van de IJmeerverbinding geldt ook dat deze landschapsinclusief moet worden uitgevoerd. Dat wil zeggen dat de landschappelijke kwaliteit deel uitmaakt van de afweging en zo mogelijk geïntegreerd wordt in de oplossing (zie paragraaf 3.2).

Een aantal grote infrastructuurlijnen doorkruist deze zone. Dat leidt tot een opgave van landschappelijke versterking. Die opgave kan aan urgentie winnen als nieuwe infrastructuur zich aandient, bijvoorbeeld wanneer de IJmeerverbinding in de oostkant van Amsterdam aan land komt. Ook is er een kans dat de energie-infrastructuur verzwaard zal worden, bijvoorbeeld met een 380 kV-hoogspanningsleiding, mede vanwege de aanwezigheid van de Diemercentrale. Daar zijn inpassingsvragen en/of compensatievragen aan verbonden. Behoud van de werelderfgoedstatus van de Hollandse Waterlinies is randvoorwaardelijk.

Aanpassingen in het watersysteem in de MRA kunnen hun weerslag hebben op de waterkwaliteit, de waterhoeveelheid en de aan- en afvoer van water in het Markermeer en IJmeer. Of dat aan de orde is en zo ja, hoe substantieel die effecten zijn, is nog niet duidelijk. Het kan gaan om het verder versterken van de nu al belangrijke functie van het Markermeer en IJmeer als 'regenton': buffer voor waterbeschikbaarheid en voor de piekwaterberging. De haven van Lelystad kan voor een deel functioneren als uitwijkmogelijkheid voor circulaire en watergebonden bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied. Dan zijn wel meer schutbewegingen in de Oranjesluizen nodig en kan meer brak water het IJmeer-Markermeer binnendringen. De consequenties van een nog sterkere regentonfunctie, bijvoorbeeld voor de fluctuatie van het waterpeil en de belasting van de keringen, is deel van onderzoek dat geagendeerd wordt in de Verstedelijkingsstrategie. Het effect van verzilting via de Oranjesluizen moet worden onderzocht zodra een dergelijke ontwikkeling concreet in beeld komt.

De ambitie met het Nationaal Park Nieuw Land (bestaande uit Markermeer, Trintelzand, Marker Wadden, Oostvaardersplassen en Lepelaarplassen) is om dit systeem robuust en veerkrachtig te maken, zodanig dat het bestand is tegen de jaarlijkse schommelingen die inherent zijn aan elk ecosysteem. Ook in perioden van schaarste, door welke oorzaak dan ook, kan Nieuw Land omvangrijke populaties trekvogels ontvangen – een belangrijke maatstaf voor dit deel van de MRA-natuur. In het Nationaal Park wordt een ecologisch-recreatieve 'mantel' rondom de natuurkernen ontwikkeld, met poortgebieden bij Lelystad en Almere. Een natuurinclusieve ontwikkeling in de directe omgeving van de natuurkernen vergroot niet alleen de toegankelijkheid, maar ook de robuustheid van het Nationaal Park.



afbeelding 21
IJmeer in context van de grote landschappen; het Groene Hart, Waterland en IJsselmeer

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Natuur- en landschapsontwikkeling verbonden aan het tot stand brengen van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem Markermeer-IJmeer en het Handelingsperspectief Oostflank, op basis van de ontwikkelprincipes van Panorama Markermeer-IJmeer en in de context van Amsterdam Bay Area, Nationaal Park Nieuw Land en de Kustzone van Lelystad
- Versterken economisch profiel Almere door o.a. uitbreiding van het onderwijsaanbod en voorzieningen
- Integrale ontwikkeling stadsharten Almere (verbonden aan het ontwikkelen van het economisch profiel) en Lelystad
- Versnelling woningbouw in Almere Pampus mede in relatie tot de IJmeerverbinding en het vooruitontwikkelen van het groenblauwe netwerk rond Almere Pampus ten behoeve van een klimaatbestendige ontwikkeling
- Verkenning versnelling woningbouw Lelystad Zuid/ Warande in samenhang met (her)ontwikkeling bestaande stad (inzet rijksgronden, oplossen stikstofrestricties, verbonden aan Lelystad Next Level)
- Multimodale bereikbaarheid, waaronder de uitwerking van de conclusies uit het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- Economische ontwikkelingen in relatie tot Lelystad Airport
- Mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub in Flevoland
- Als vervolgacties m.b.t. het watersysteem er aanleiding toe geven: onderzoek naar invloed van ingrepen elders op het waterbeheer van het Markermeer en IJmeer (dat kan gaan om onderzoek naar een grotere bufferingscapaciteit en/of voorraadfunctie, of om een risico op verzilting bij meer scheepvaartbewegingen door de Oranjesluizen)
- Behoud en ontwikkeling van de ecologische en recreatieve waarden aan de oevers van het Gooimeer

Rijk-regio inzet op basis van bestaande afspraken:

- Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM/Almere 2.0, inclusief traject Handelingsperspectief Oostflank MRA)
- Het programma Lelystad Next Level
- Stedelijke vernieuwingsopgave in Lelystad-Oost (onderdeel van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid)
- Programmatische Aanpak Grote Wateren
- Experimenteergebied kringlooplandbouw
- Nationale proeftuin precisielandbouw

Om regionale inzet vragen:

- Corridorontwikkeling Amsterdam-Almere-Lelystad (economisch profiel, kennisprofiel, woon- en werkmilieus) in combinatie met bereikbaarheidsinvesteringen
- Ontwikkelen van Lelystad als multimodaal bereikbare hub en regionale multimodale energiehub, door het benutten van de ligging aan energienetwerken, windparken, Maximacentrale, Flevokust Haven, luchthaven en agrifood
- Nieuwe vormen van wijkgerichte aanpak voor de bestaande stad, als spoor 2 van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid
- Verdere ontwikkeling van de vrijetijdseconomie
- Passende agrarische functie in gebieden met sterke bodemdaling
- Behoud en verdere groen-recreatieve ontwikkeling van de Diemerscheg en onderzoek naar mogelijkheden om landschappelijk goed ingepaste bijdragen te leveren aan klimaatadaptatie en energietransitie (waarbij op dit laatste punt rijksbetrokkenheid aan de orde kan zijn)

IJmeer

afbeelding 22
IJmeer - verstedelijking in een doorlopend landschap

4.5

Gooi en Vechtstreek

Klimaatbestendig, recreatief en cultureel waardevol landschap

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De Gooi en Vechtstreek verbindt de Metropoolregio Amsterdam aan de Utrechtse regio en draagt bij aan de meerkernige metropool met ontwikkelingen die zich concentreren langs de Gooicorridor en HOV-lijnen. De ambitie is om daarmee te zorgen voor de bouw van 11.500 woningen tot 2040, conform de Regionale Woonvisie en binnen de bestaande plancapaciteit. Woningen die voor een belangrijk deel ook voor lagere (midden)inkomens bereikbaar zijn, om te zorgen voor voldoende praktijkgeschoolde werknemers in dit deel van de metropoolregio. Met de stadshartontwikkeling van Hilversum, de ontwikkelingen rond Station Hilversum, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark, wordt ook bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van het economisch profiel van de regio.

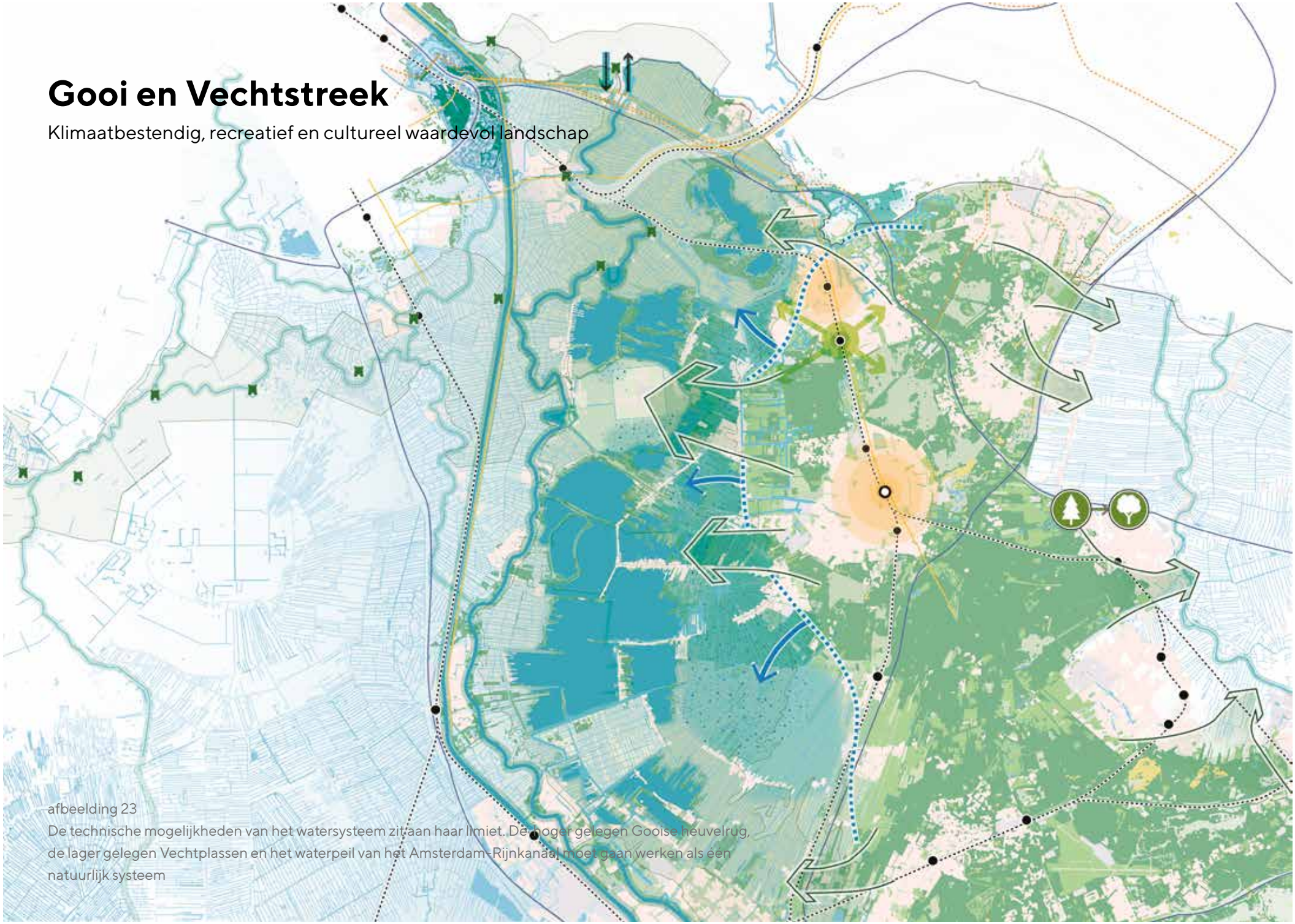
De media vormen in dit deelgebied een herkenbaar cluster binnen het economische profiel In Hilversum liggen kansen voor een gefaseerde doorgroei tot Media Campus en Artificial Intelligence (AI)-hub met innovatieve en cross-sectorale toepassingen binnen en buiten de data-gedreven media-industrie. Zo'n ontwikkeling kan worden gestimuleerd via een verdicht programma, een gemengd milieu en zo mogelijk een hogere frequentie van openbaar vervoer. Ook elders in de regio liggen kansen voor binnenstedelijke ontwikkeling voor woningbouw en werkgelegenheid. Versterking van andere openbaarvervoerlocaties aan de Gooicorridor, onder andere met onderwijsvoorzieningen, helpt om het economisch profiel verder uit te bouwen. Naast media zijn er ook kansen voor economische groei op het gebied van creatieve industrie, zorg en recreatie en toerisme.

Gevolg van de ligging tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht is dat veel pendelstromen het gebied doorkruisen. De woonwerkbalans is wat scheef en aan het verslechteren. Ambitie is om deze te verbeteren. Dit vraagt om een toename van (ruimte voor) werklocaties. Ook is er een kwalitatieve mismatch. Hierdoor is er een aanzienlijke uitgaande pendel, maar er is ook een pendelstroom naar het gebied toe. Woonwerkrelaties tussen Gooi en Vechtstreek en Flevoland groeien langzaam. Een betere spreiding in het pendelpatroon ontstaat door het economische profiel in beide gebieden onderscheidend te ontwikkelen en versterken, zonder elkaar te beconcurreren, en door te investeren in de onderlinge bereikbaarheid.

In het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (SBaB) wordt onderzocht of de corridors naar de ring van Amsterdam aangepast moeten worden om optimaal te functioneren. Onder die corridors vallen onder meer de A1 en A27, die een rol kunnen hebben in het tot stand brengen van een meer evenwichtige woonwerkbalans. Frequentieverhoging op het spoor (de Gooilijn) is afhankelijk van de toekomst van het goederenvervoer dat nu op die lijn zit. Dat valt buiten het bestek van SBaB, maar is onderdeel van het nationale Toekomstbeeld OV 2040.

Gooi en Vechtstreek

Klimaatbestendig, recreatief en cultureel waardevol landschap



afbeelding 23
De technische mogelijkheden van het watersysteem zit aan haar limiet. De hoger gelegen Gooise heuvelrug, de lager gelegen Vechtplassen en het waterpeil van het Amsterdam-Rijnkanaal moet gaan werken als één natuurlijk systeem

Groenblauw netwerk in en om de stad

De Gooi en Vechtstreek onderscheidt zich door de grote cultuurhistorische gelaagdheid en diversiteit van het landschap en de natuur. Dit is een voorwaarde voor de bijzondere woon-, werk- en recreatieomgeving. De natuur en het landschap in zowel het hoge als het lage gedeelte van de Gooi en Vechtstreek staan onder druk door verdroging in de Heuvelrug. Grondwater stroomt van de hogere zandgronden van het Gooi naar het westen en het oosten. De natuurwaarden van de Vechtplassen en het Naardermeer, Natura 2000-gebieden, zijn afhankelijk van deze kwel.

Waterwinning ten behoeve van drinkwaterproductie, verminderde infiltratie in de stuwwal en bemaling van de polder zetten dit systeem onder druk. In de Vechtstreek moet gebiedsvreemd water uit het Markermeer worden ingelaten om brak (kwel)water uit polders af te voeren en het water van Naardermeer en Vechtplassen aan te vullen.

Het is daardoor lastig om de natuur- en waterkwaliteitsdoelen te halen. Voor het ecologische systeem is dat geen duurzaam houdbare situatie, maar voor het watersysteem evenmin. Ook de bebouwde omgeving heeft er last van, want bij extreme buien kan het water niet wegstromen. Dit leidt tot overlast en schade. De klimaatverandering (met name de toenemende droogte) en de groeiende vraag naar drinkwater zullen dit systeem steeds verder onder druk zetten. De zandgronden moeten het water zo lang mogelijk vasthouden en het kwelwater kan beter benut worden.

De vraag is wanneer het punt wordt bereikt dat principieel moet worden gekozen voor een andere oplossing dan grote (technische) investeringen. Zo'n oplossing zou gericht moeten zijn op een klimaat- en waterrobuuste inrichting van landelijk en stedelijk gebied, met een tijdpad op weg daarnaartoe. Rijk en regio gaan binnen de Verstedelijkingsstrategie een integrale aanpak uitwerken van het watersysteem in relatie tot functies en inrichting in de Gooi en Vechtstreek, met aandacht voor de Natura 2000-gebieden, de landbouw, de inrichting van natuur- en woningbouwgebieden op de Heuvelrug, waterwinning ten behoeve van drinkwater, het peilbeheer van de Vechtplassen, het benutten en vasthouden van kwelwater, mogelijke piekwaterbergingslocaties en extra gemaalcapaciteit bij Muiden. Een voorbeeld van een mogelijke maatregel waar nu al een pilot naar loopt, is het oppompen van brak grondwater uit de Horstermeerpolder, voordat het als brak kwelwater aan de oppervlakte komt. Het opgepompte water wordt vervolgens gezuiverd en gebruikt voor de drinkwatervoorziening.

De uitwerking vindt plaats in de context van de waardevolle cultuurlandschappen in dit deelgebied: de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Heuvelrug en het Groene Hart met daarin Natura 2000-gebieden zoals het Naardermeer en de Vechtplassen. Het Groene Hart heeft in de Nationale Omgevingsvisie de status gekregen van NOVI-gebied. De opgave in dit NOVI-gebied als geheel is gericht op het beperken van bodemdaling, van CO2-uitstoot en het aanpassen van de waterhuishouding, ruimte voor landbouw, het verbeteren van de relatie stad-land, omgaan met nieuwe bebouwing, erfgoed en bereikbaarheid.

In Gooi en Vechtstreek gaat de aandacht sterk uit naar een aantal landschappelijke verbindingen, belangrijk om het karakter van de MRA in stand te houden als netwerk van steden en dorpen in een aaneengesloten landschap, en voor een robuust en veerkrachtig ecologisch systeem. Er is sprake van twee grote structuren: de 'natte natuur' in de Vechtstreek die zich doorzet tot in de Diemerscheg, en de 'droge natuur' van de Heuvelrug. Deze structuren moeten worden verbonden met de natte natuur van Waterland en de natte natuur en bosgebieden van Flevoland. Met name de verbindingen tussen het Naardermeer en omgeving aan de ene kant, en het noordwesten van het Gooi aan de andere kant zijn erg kwetsbaar. De monding van het IJ is ook een grote barrière.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Uitwerking van een integrale aanpak van het watersysteem in relatie tot functies en inrichting in de Gooi en Vechtstreek met aandacht voor de Natura 2000-gebieden, de landbouw, de inrichting van natuur- en woningbouwgebieden op de Heuvelrug, drinkwaterwinning in het gebied, het peilbeheer van de Vechtplassen, het benutten en vasthouden van kwelwater, mogelijke tijdelijke waterbuffers en extra gemaalcapaciteit bij Muiden
- Aandacht voor het functioneren van de A1 en A27, als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040
- De integrale ontwikkeling van stadshart Hilversum

In het NOVI-gebied Groene Hart werken Rijk en regio samen aan:

- Een toekomstbestendig en ecologisch veerkrachtig Groene Hart waar het prettig wonen, werken en recreëren is, relevant voor het behoud en de ontwikkeling van de oude cultuurlandschappen in dit deelgebied (waarvan een deel 'nationale importantie' heeft als onderdeel van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies)

Om regionale inzet vragen:

- Verder versterken van het economisch profiel Gooi en Vechtstreek op media (Mediapark), gezondheid (in Arenapark en elders in het deelgebied) en vrijetijdseconomie
- Versterken van de (internationale) concurrentiekracht en verdienvermogen van de media-industrie in Nederland door in te zetten op innovatie en talentontwikkeling, gebruik makend van de mogelijkheden die AI biedt, vanuit een sterke toekomstvaste Media Campus in Hilversum
- Voldoende aandacht voor behoud van praktijkgeschoolde werkgelegenheid in Gooi en Vechtstreek, als voorwaarde voor leefbaarheid en inclusiviteit
- De woonwerkrelatie met Utrecht, Amersfoort, Amsterdam en Flevoland, met aanvullend aandacht voor HOV- en fietsverbindingen richting de werkplekken in deze gebieden en vice versa
- Het behoud van de leefbaarheid in de kleine kernen, zoals met inzet op het tegengaan van winkelleegstand en het verbeteren van de bereikbaarheid per HOV en fiets

afbeelding 24
Vechtplassen

4.6

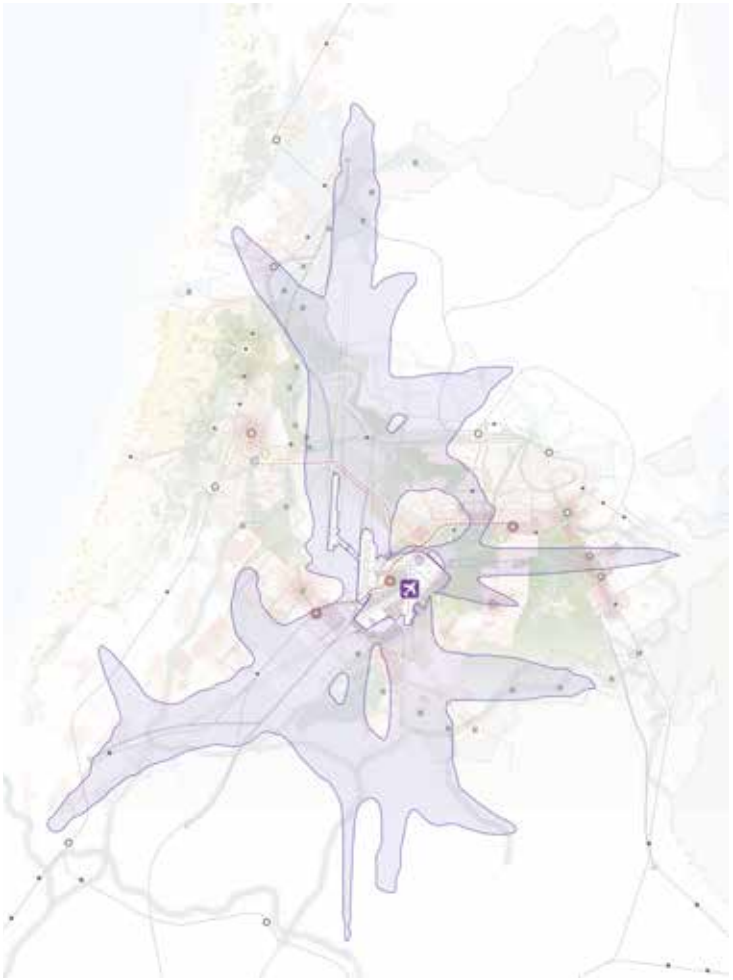
Zuidflank MRA
Leefbare internationale entree van Nederland

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De Zuidflank van de MRA is het samenhangend gebied van Amstelland-Meerlanden en de zuidkant van Amsterdam, dat de verbinding maakt met de zuidelijke Randstad. De meerkernige ontwikkeling uit zich hier in de stadshartontwikkeling in Hoofddorp en andere omvangrijke gebiedsontwikkelingen in de Haarlemmermeer, de ontwikkelingen rond de ov-knooppunten Diemen-Zuid en Duivendrecht en ontwikkelingen langs de vernieuwde Amstelveenlijn en in het centrum van Amstelveen. In totaal, exclusief Amsterdam, is hier ruimte voor zo'n 60.000 woningen in gemengde woonwerkmilieus die grotendeels ook de verwachte groei aan banen (zo'n 60.000 tot 2040) moeten accommoderen. De grote vraag naar ruimte voor bedrijvigheid maakt dat uitbreidingsruimte voor bestaande bedrijven onder druk staat.

Dankzij de internationalisering, de hoogwaardige logistiek en de greenport/sierteelt is de Zuidflank een magneet voor economische groei, met name in de stedelijke band tussen Hoofddorp, Schiphol, de Zuidas, Zuidoost/Duivendrecht en Diemen. Die groei weerspiegelt zich in de druk op de infrastructuur. De corridor ZWASH (Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) heeft daarom prioriteit binnen het Rijks-regionale SBaB-programma. Daarin zit onder meer de ontwikkeling van een woonwerkmilieu in het stadshart van Hoofddorp, gerelateerd aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Met name de groei van de bedrijvigheid in Haarlemmermeer leidt tot een acute behoefte om de capaciteit van het energienetwerk te vergroten.

In deze context speelt een aantal specifieke mobiliteitsvraagstukken, die geadresseerd zijn in SBaB. Voor het wegverkeer gaat dat vooral om het onderzoek voor het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 naar de ringen rond Amsterdam, waaronder de A9 en A5, en maatregelen in het hoofdwegennet. In het openbaar vervoer is het de opgave de bereikbaarheid te behouden en versterken rond gebiedsontwikkelingen bij knooppunten (zoals Diemen-Zuid voor de ontwikkeling van Holland Park en Duivendrecht voor de ontwikkelingen De Nieuwe Kern, Werkstad Over-Amstel en Entrada), op alle schaalniveaus: nationaal, regionaal en fijnmazig. Verder is een nieuwe A2-Entree in onderzoek, in de context van de te ontwikkelen gebieden in Duivendrecht (als onderdeel van ontwikkellocatie Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht) en het Zuidasdok. Dit betreft het afwaarderen van het eerste deel van de A2 (vanaf de Utrechtsebrug tot aan het knooppunt Amstel/A10). En mede in combinatie met het openbaar vervoer is een steeds belangrijker rol weggelegd voor de (al dan niet elektrische) fiets. Dit speelt zeker in de Zuidflank waar wonen en werken voor MRA-begrippen dichtbij elkaar zijn gesitueerd. Ook die elementen krijgen een plek in de programmalijn 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040' van SBaB.



afbeelding 25
LIB-contour Schiphol

In de Zuidflank heeft de aanwezigheid van Schiphol veel invloed op de mogelijkheden voor verstedelijking en het saneren van zo'n 800 hectare verrommeld glas. In paragraaf 3.1 is gesteld dat wordt verkend of met maatwerk en een zorgvuldige belangenafweging meer ontwikkelingsruimte mogelijk kan worden gemaakt dan op dit moment, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en gezondheid. Oplossingsrichtingen met bijzondere betekenis voor de Zuidflank zijn:

- Onderzoek naar de toepassingsmogelijkheden van innovaties, zoals geluidadaptief bouwen. Daarbij wordt gestreefd naar meer flexibiliteit in de regelgeving om kleinschalig woningbouw toe te staan om lokaal de leefkwaliteit op peil te houden en verloedering, bijvoorbeeld door verouderde en vervallen kassen, tegen te gaan. De mogelijkheden voor geluidadaptief bouwen kunnen ook toegepast worden op de gebieden waar al gebouwd mag worden maar waar ook geluidbelasting is. De resultaten van de testlocatie die de gemeente Haarlemmermeer realiseert in samenwerking met Schiphol, de provincie en het Rijk (fieldlab geluidadaptief bouwen) zullen hiervoor worden ingezet. Rijk en regionale overheden verkennen samen de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens om de leefkwaliteit op peil te houden. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet. In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota is een verkenning opgenomen naar de verruiming van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en proefprojecten rond Schiphol. De Verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart biedt op dit moment ruimte om in specifieke situaties maatwerk te kunnen bieden. Of en hoe deze procedure voor toekomstig beleid verbeterd kan worden, zal worden verkend in het traject van de vernieuwing van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en in overleg met alle betrokken partijen.
- Om zones waar niet gebouwd kan worden te laten bijdragen aan de leefkwaliteit van de regio, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan investeren in landschappelijke ontwikkelingen met functies die zich verhouden tot de nabijheid van Schiphol. Deze kunnen worden omschreven als attractieve en vitale landschappen, die bijdragen aan de gezondheid en de klimaatadaptiviteit van de omgeving en die een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen. Koppelingen zijn denkbaar met bijvoorbeeld de wateropgave en het recreatieve netwerk.

Integrale gebiedsaanpak leefomgevingskwaliteit

Rijk en regio moeten keuzes maken over de leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot de verstedelijking en de toekomst van de luchthaven. Dit vraagt om een integrale gebiedsaanpak in de Zuidflank (samenwerking Luchtvaartnota en VS MRA) waarbij de centrale vraag is: wat is de juiste balans tussen ruimte voor woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en de ruimte voor luchtvaart en welke keuzes en maatregelen (financieel, compensatie, isolatie, etc) zijn daarvoor nodig?

Voor de korte termijn (tot 2030) is uit te werken of en zo ja hoe stedelijke ontwikkelingen in een brede belangenafweging vorm kunnen krijgen in balans met de luchtvaartontwikkeling,wat de gezamenlijke ambities op het gebied van leefkwaliteit voor de Zuidflank zijn, wat oplossingen/kansen zijn om de leefkwaliteit te verbeteren en hoe de eventuele meerkosten voor het kwalitatief inrichten of ontwikkelen van gebieden kunnen worden gefinancierd.

Uitgangspunt is het principe van wederkerigheid tussen ‘de lucht’ en ‘de grond’: de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa. We willen inwoners bescherming bieden tegen geluid en veiligheidsrisico’s en innovaties de ruimte geven. Hierbij zoeken we naar een systematiek die aansluit bij de omgevingswet.

In gebieden waar geen woningen gebouwd kunnen worden, zijn kansen voor versterking van groen, recreatie, waterbuffering, energietransitie en natuur.

Onder andere de volgende oplossingen zullen in relatie worden gebracht met de verdere uitwerking van de integrale gebiedsaanpak:

- Oplossingen die voortkomen uit het traject ruimtelijke herziening Schiphol (LIB) bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijkheden voor maatwerk en het maken van een integrale afweging
- Optimalisatie van vliegroutes en waar mogelijk ook onderzoeken of bijvoorbeeld aanpassing /amoveren van radarsystemen een optie is (met inachtneming van de vliegoperatie en veiligheid)
- Het betrekken van het inzicht dat de fysieke omgeving invloed heeft op de daadwerkelijke geluidsbelasting
- Ruimte bieden voor innovaties op het gebied van soundscape en geluidadaptief bouwen, gericht op het beperken en voorkomen van geluidbelasting en hinder van het vliegverkeer voor bewoners
- Inzet op landschappelijke en recreatieve ontwikkelingen en verbindingen

Groenblauw netwerk in en om de stad

In de Zuidflank is het (bestuurlijk vastgestelde) ontwikkelingsprincipe dat stad en landschap in samenhang worden ontwikkeld, nadrukkelijk aan de orde. De Zuidflank raakt een aantal landschappen met een bijzondere beleidsstatus: het Groene Hart, de duinen met de binnenduinrand en de Stelling van Amsterdam. Samen met de groene scheggen in de omgeving van Amsterdam zoals de Amstelscheg, de Westeinderscheg en de Diemerscheg, zorgen deze landschapsstructuren ervoor dat een uitgestrekt uitloopgebied voor niemand in de MRA ver weg is.

Willen deze groenstructuren ook functioneren als volwaardige uitloopgebieden, zeker gelet op de verdergaande verstedelijking, dan vraagt dat om een duurzame inrichting. Voor gebieden als De Ronde Hoep en de Bovenkerkerpolder, en in het kader van het Ontwikkelperspectief Amstelscheg, werken gebiedspartners en gezamenlijke overheden daar samen aan in gebiedsprocessen.

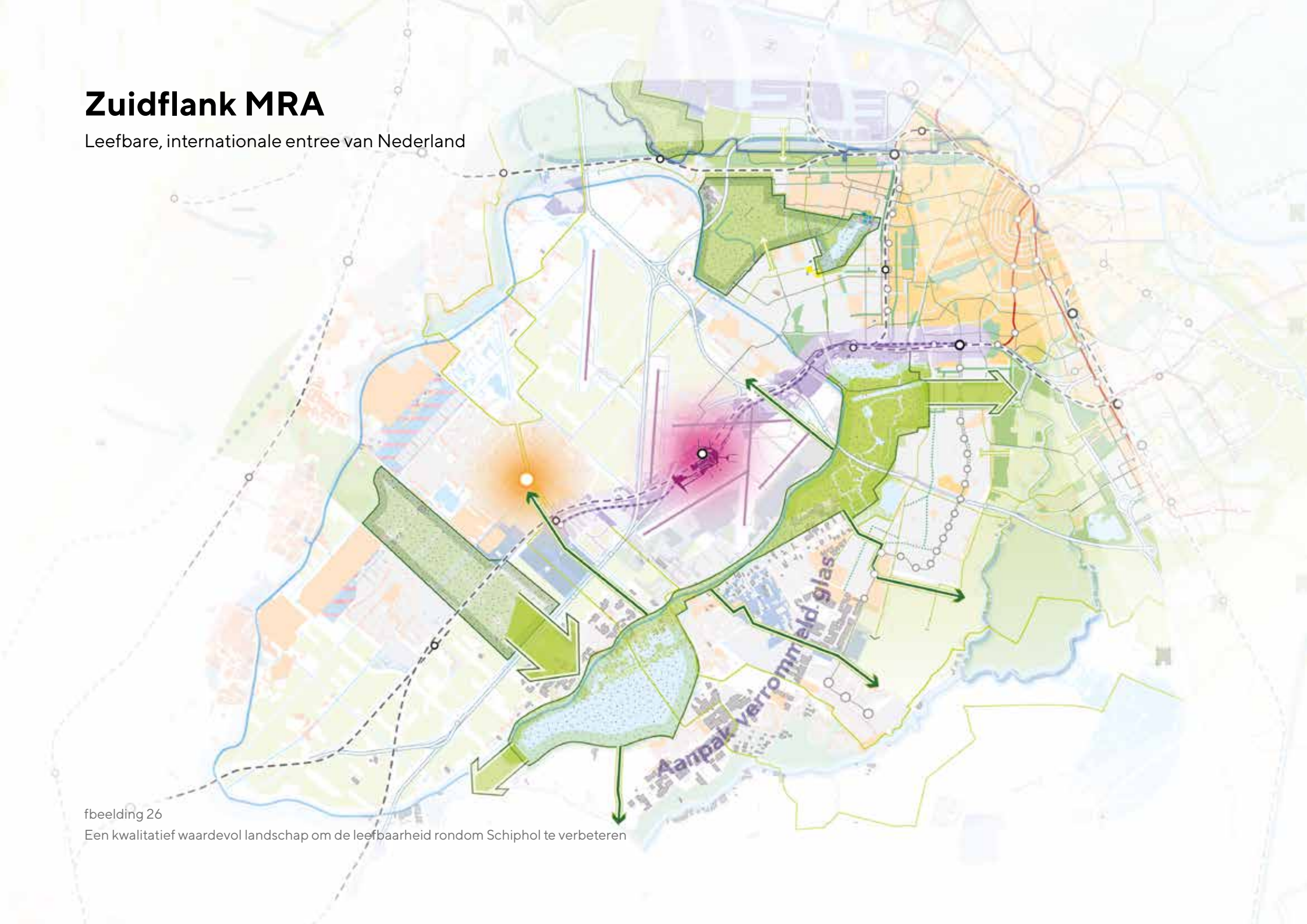
Vooral in de Westeinderscheg, waar in de Bovenlanden sprake is van verouderde of in onbruik geraakte tuinbouwkassen en -gronden, vraagt dit om een gezamenlijke inspanning van partijen om te komen tot een toekomstbestendig groen-recreatief landschap. Bij de inrichting van dit gebied speelt ook het verbeteren van de recreatieve bereikbaarheid een belangrijke rol. Voor de Westeinderscheg is recent een gebiedsproces gestart, waarin onderzocht wordt om het gebied te definiëren als een aaneengesloten landschappelijke structuur tussen het IJ en het Groene Hart ver voorbij Aalsmeer. Het project geeft vorm aan de Westeinderscheg, zet het op de kaart en zal het bestuurlijk verankeren. In de Zuidflank gaat het vooral om het gedeelte ten zuiden van het Amsterdamse Bos (Bovenlanden en Westeinderplassen), dat is vorm te geven als volwaardige groenblauwe scheg, in aansluiting op de Amsterdamse Bos-visie die recent is uitgekomen.

In algemene zin speelt de behoefte om de verschillende landschappen in de Zuidflank te verbinden, en bestaande verbindingen te verbeteren dan wel te behouden. Uit analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving voor de MRA blijkt dat de aanwezigheid van groen en landschap in deze deelregio tekortschiet (met name in het gebied tussen Hoofddorp/Nieuw-Vennep enerzijds en Aalsmeer/Uithoorn anderzijds). Vanwege vele barrières (weginfrastructuur, Ringvaart Haarlemmermeer) zijn de recreatieve bereikbaarheid en de ecologische verbindingen zeer beperkt. Er is in het bijzonder behoefte aan een ecologische verbinding tussen de duinen en het Groene Hart (via PARK21 in Haarlemmermeer en de Westeinderplassen en Amstelscheg) en een recreatieve verbinding die daar grotendeels mee overlapt: vanaf de Amsterdamse waterleidingduinen via PARK21, over de Ringvaart naar de Westeinderscheg, Amsterdamse Bos en Amstelscheg. Hier liggen ook kansen voor versterking van het watersysteem, bijvoorbeeld waterberging. Bij Uithoorn wordt gekeken naar een groene recreatieve verbinding tussen de Westeinderplassen en de Amstel, onder andere via de Vuurlijn — onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Daarnaast is behoefte aan een recreatieve verbinding ‘Amsterdamse waterleidingduinen-Heemstede-Westflank-Haarlemmermeer/Liniepad (ten noorden van Hoofddorp)’ en een recreatieve corridor door de Westeinderscheg.

Tot slot komt uit het watersysteem de behoefte voort om het doorspoelen van het verziltende grondwater met zoetwater te begrenzen. Dat zou van agrariërs

Zuidflank MRA

Leefbare, internationale entree van Nederland



fbeelding 26

Een kwalitatief waardevol landschap om de leefbaarheid rondom Schiphol te verbeteren

vragen om na te denken over andere teelten en kan nieuwe kansen voor natuur en recreatie opleveren. Op lange termijn kan een klimaatadaptieve ontwikkeling vragen om ruimtelijke ingrepen aan bestaande dijken of om nieuwe compartimenteringsdijken, als de verdere ontwikkeling in Haarlemmermeer (die tot een hogere economische waarde leidt) om een hoger beschermingsniveau vraagt. Door de bouwprogramma's en de ligging spelen klimaatadaptiviteit en zeker ook inzetten op gevolgbeperking een belangrijke rol bij gebiedsontwikkelingen in Haarlemmermeer. Bij de Westeinderscheg en de Amstelscheg moet balans worden gevonden tussen stedelijke druk en landschap, tussen klimaatadaptatie, energie, bodemdaling, veranderingen in de landbouw, natuurontwikkeling en recreatie.

De landschappelijke ontwikkelingsbehoeften zetten we in om de groenblauwe structuur op regionaal niveau te versterken: een doorgaand groenblauw netwerk dat de groene gebieden onderling verbindt en een bijdrage levert aan andere opgaven (water, klimaat, erfgoed). Dit betekent concreet:

- Inzet op de verdere ontwikkeling van PARK21 en in het bijzonder de verbindingen met het omliggende landschap, waarbij vooral de kruisingen met de A4 en de spoorlijn aandacht vragen. Hier speelt zowel de barrièrewerking van de infrastructuur als de afstemming met de economische ontwikkeling langs de A4. Dit is een vitale schakel in een recreatieve en ecologische structuur die verbindingen legt tussen het duinlandschap, PARK21, Westeinderscheg, Amstelscheg en Groene Hart.
- Inzet op de verdere recreatieve en natuurontwikkeling van de Westeinderscheg, met de Bovenlanden en Westeinderplassen, als volwaardige groenblauwe scheg, in aansluiting op het Amsterdamse Bos, PARK21 en het Groene Hart, met daarin functies die zich tot de ontwikkeling van de scheg verhouden. De recreatieve bereikbaarheid van de Westeinderscheg en de verbindingen met aangrenzende landschappen zijn belangrijke aandachtspunten.

De groene aaneenrijging van het Groene Hart, Westeinderscheg en PARK21 (en verder naar de duinen) vraagt om uitwerking op verschillende punten:

- De programmatische uitwerking: wat is er nodig voor een doeltreffende ecologische en recreatieve verbinding
- (Daaraan verbonden) het ambitieniveau: inzet op een groenstructuur en onderzoeken van de mogelijkheden om aan te sluiten bij de nationale Bossenstrategie waarin het Rijk en de twaalf provincies zich hebben voorgenomen om 37.000 hectare nieuw bos aan te planten
- De transformatieopgave van verouderde (glas)tuinbouw naar natuur en recreatie in de Westeinderscheg
- De wisselwerking met het agrarisch grondgebruik en de wateropgaven in Haarlemmermeer
- De vormgeving van de zone waar de ecologische en recreatieve verbinding grote infrastructuur kruist (het spoor en de A4)
- De kruising met de Ringdijk, waar een ecologische en recreatieve ontwikkeling kan samengaan met verbetering van de waterveiligheid op lange termijn in Haarlemmermeer
- Het inpassen van economische functies binnen de hierboven genoemde randvoorwaarden

Tot slot is het van belang om de aansluiting tussen alle gebieden in beeld te houden. De Westeinderscheg en de verbinding met PARK21 raken elkaar ter hoogte van de Westeinderplassen en Rijsenhout. Sanering van oud glas in deze omgeving biedt kansen op nieuwe groenblauwe verbindingen, die tegelijk een impuls bieden aan de leefkwaliteit in Rijsenhout. Het is de bedoeling dat ze uiteindelijk als één aaneengesloten landschappelijke structuur gaan functioneren.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Integrale gebiedsaanpak leefkwaliteit Zuidflank. Deze aanpak focust op de uitwerking gezamenlijke ambities leefkwaliteit, de oplossingen en kansen voor de leefkwaliteit in samenhang met de ruimtelijk economische ontwikkelingen rond Schiphol. De integrale gebiedsaanpak kan input leveren voor vernieuwing ruimtelijk beleid Schiphol (LIB). Het transformeren van het verrommelde glas, de aanpak van verouderde monofunctionele kantoorgebieden binnen LiB-contouren en een te ontwikkelen landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, de Amstelscheg en het Groene Hart maken onderdeel uit van de uitwerking van deze gebiedsaanpak.
- Integrale ontwikkeling van het stadshart Hoofddorp
- Behoud en versterken ov-bereikbaarheid (nationaal, regionaal en fijnmazig) ten behoeve van gebiedsontwikkelingen bij ov-knooppunten (zoals Duivendrecht en Diemen-Zuid), onderdeel van SBaB
- Procesmatig voortgang Groeifondsvoorstel rondom Noord/Zuidlijn, inclusief financiering vanuit Rijk en regio
- Acties en afspraken verbonden aan het programma ZWASH, onder meer t.a.v. het doortrekken van de

Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid naar Hoofddorp
- Versnelling woningbouw onder andere in Westflank Haarlemmermeer en Hoofddorp in samenhang met de noodzakelijke randvoorwaarden
- Maatregelen in het wegennet (met aandacht voor het functioneren van de A9 en de N201) en versterking van het fietsnetwerk (beide onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, SBaB)
- Transformatie van de Amstelscheg vanwege onder meer bodemdaling, ander type landbouw, natuurontwikkeling en recreatie, in de context van het interbestuurlijke programma Veenweide

In het NOVI-gebied Groene Hart werken Rijk en regio samen aan:
- Een toekomstbestendig en ecologisch veerkrachtig Groene Hart waar het prettig wonen, werken en recreëren is, relevant voor het behoud en de ontwikkeling van de oude cultuurlandschappen in dit deelgebied (waarvan een deel 'nationale importantie' heeft als onderdeel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam)

Om regionale inzet vragen:
- Uitwerken van het gebied PARK21/A4/ Westeinderscheg als zoekgebied voor ecologische en recreatieve verbindingen en functies in combinatie met economische ontwikkelingen (waarbij mogelijke inbreng wordt bekeken vanuit de nationale Bossenstrategie en synergie wordt gezocht met een klimaatadaptieve inrichting en opruimen verouderd glas)
- Uitwerken van de Westeinderscheg als volwaardig te ontwikkelen groenblauwe scheg met natuurontwikkeling, recreatieve functies en verbindingen
- Uitwerken van het economisch profiel
- Greenport Aalsmeer, herclustering en oplossen probleem verouderd glas door andere functies: woningbouw, landschapsontwikkeling/recreatie, voedsel (keten verkorten), opwek zonne-energie, bosbouw, innovatie glastuinbouw, in relatie tot rijks-regionale afspraken rond de keuzesituatie Leefkwaliteit Schiphol
- Substantiële woningbouw in Haarlemmermeer, Amstelveen, Ouder-Amstel, Aalsmeer
- Integrale ontwikkeling van het regionale centrum Stadshart Amstelveen
- Aanleg bedrijventerreinen in Haarlemmermeer met een oplossing voor het knelpunt van de energievoorziening

afbeelding 27
Greenport Aalsmeer

4.7

Amsterdam

Groene wereldstad, creatieve handelstad en cultureel hart van Nederland

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

Amsterdam ziet zich in metropoolverband voor de complexe taak gesteld om de demografische en economische groei op een zorgvuldige en evenwichtige wijze te faciliteren, waarbij de leefkwaliteit in de stad verder wordt vergroot, de negatieve impact op het milieu niet verder toeneemt en de sociaal-ruimtelijke ongelijkheid wordt teruggedrongen. De stad neemt hiervoor nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid, onder meer door ongeveer de helft van de woningbouwopgave van de MRA op Amsterdams grondgebied te laten landen. De stad koerst op minimaal 150.000 woningen erbij, voor 250.000 inwoners, in 2050 – en op 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Economisch heeft Amsterdam een belangrijke functie voor startups en de tech-sector, en het is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor grootstedelijke voorzieningen.

Deze opgave krijgt met name gestalte via omvangrijke verdichtings- en transformatieprojecten zoals Haven-Stad en Amstelstad (waaronder ontwikkellocaties in Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht vallen). Om deze te kunnen realiseren, moeten de randvoorwaarden op orde zijn. Knelpunten in het energiesysteem en de verkeersinfrastructuur moeten worden weggenomen en er is ruimte nodig voor bedrijven op deze locaties die zich niet laten mengen met woningbouw. Naast de huidige focus op de ringzone en de IJ-oevers, richt Amsterdam zich steeds meer op de flanken van de stad. In de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontstaan eigenstandige kernen met gemengde, stedelijke woonwerkmilieus, in een duurzame en groene leefomgeving. Amsterdam wordt zo een meerkernige stad binnen de meerkernige metropool. De nieuwe woonwerkgebieden liggen dichter bij de regio en sluiten vaak aan op ontwikkelingen bij buurgemeenten. Dit vraagt om een uitgelezen samenhang met de opgaven op MRA-niveau in de omliggende vijf deelgebieden.

Amsterdam wil een inclusieve en diverse stad zijn en blijven. Het vervullen van deze wens is allesbehalve vanzelfsprekend. In de steeds duurder wordende stad vergt het voortdurende en vergaande interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend aan de stad te binden. Om sociaal-ruimtelijke segregatie tegen te gaan streeft Amsterdam naar een evenwichtiger verdeling van arbeidspotentieel, werk, onderwijs en voorzieningen over de stad en de metropool. Hiertoe dient de vervoersarmoede in delen van stad en regio te worden teruggedrongen en moet worden ingezet op het behoud voor de stad van praktische werkgelegenheid en praktisch en middelbaar opgeleide arbeidskrachten.

Amsterdam

Groene wereldstad, creatieve handelstad en cultureel hart van Nederland

afbeelding 28
Verdichting in de stad vraagt om een kwaliteitsimpuls. Kwalitatief groen in de stad verbinden met de landschappen rondom.

Groenblauw netwerk in en om de stad

In de verdichtende stad wordt de schaarse openbare ruimte steeds belangrijker. Deze moet van hoge kwaliteit zijn en uitnodigen tot ontmoeten en bewegen. Het publieke domein wordt rigoureus vergroend. Er wordt geïnvesteerd in parkontwikkeling (onder meer Oeverlanden, Gaasperdakpark en Zuidasdokpark), in groene routes en ecologische verbindingen. Verkeerswegen, zoals Gooiseweg en Lelylaan, worden groene stadslanen begeleid door bebouwing. Maar er wordt ook geïnvesteerd in het landschap en de groene scheggen, via natuurontwikkeling, het bevorderen van kringlooplandbouw en het creëren van meer ruimte voor recreatie, sporten en bewegen.

Voor de leefkwaliteit in Amsterdam is ook het omliggende landschap van groot belang. Dat geldt in het bijzonder voor het openhouden en versterken van de groene scheggen en de metropolitane landschappen, mede in het licht van de toenemende recreatieve druk. Maar ook investeringen in het landschap ten behoeve van klimaatadaptiviteit, waterrobuustheid, (kringloop) landbouw, erfgoedbeheer en biodiversiteit dragen substantieel bij aan de gezondheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van de leefomgeving van Amsterdammers.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

Over de volgende ambities, plannen en projecten zijn binnen afzienbare tijd (nadere) afspraken noodzakelijk met Rijk en/of regio:

1 - De bouw van 150.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkruimtes binnen de bestaande stad tot 2050, via verdichting en transformatie

Rijk-regio:

- Het uitvoeren van de gemaakte afspraken in de Woondeal, onder meer om de bouw van sociale en middeldure huurwoningen te bevorderen; met nadere afspraken over het optimaliseren van de inzet van bouwimpulsgelden ten behoeve van de benodigde infrastructuur, de betaalbaarheid van woningen en de - complexe en kostbare - transformatie van gebieden (bijvoorbeeld voor het uitkopen van bedrijven)
- Versnelling van de bouwproductie tot 2030 in Haven-Stad en Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht

Regio:

- Het versterken van de samenhang tussen de verdichtings- en transformatieprojecten in de flanken van de stad en naburige ontwikkelingen in omliggende deelregio's.

2 - Het verminderen van de sociaal-ruimtelijke ongelijkheid in stad en regio

Rijk-regio:

- Inzet van Rijksregelgeving die excessen op de woningmarkt helpt tegengaan
- Het helpen verminderen van de stedelijke en regionale vervoersarmoede
- Het terugdringen van milieugezondheidsrisico's in specifieke delen van stad en metropool

Regio:

- Een evenwichtiger verdeling van arbeidspotentieel, werk, onderwijs en voorzieningen over de stad en de metropool

Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over de inzet van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid in de stadsdelen Nieuw West en Zuidoost.

3 - Optimaliseren en toekomstbestendig maken van het nationaal, regionaal en stedelijk verkeers- en vervoerssysteem

Rijk-regio:

- Verdere uitwerking Groeifondsvoorstel rondom Noord/Zuidlijn (SBaB), inclusief financiering vanuit Rijk en regio
- Afspraken over onderzoeken sluiten van de metroringlijn (SBaB)
- De aanleg van een aantal nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ conform advies d'Hooghe en reeds gemaakte afspraken tussen Rijk en regio
- Het bevorderen van autoluwe stad via bijvoorbeeld innovatieve infrastructuur zoals hubs (personen, goederen), overslagpunten voor goederenvervoer, distributie over water (in samenwerking met SBaB)

4 - Toekomstbestendig integreren van de luchtvaart/Schiphol in de groeiende en intensiverende stad en metropool

Rijk-regio:

- De in paragraaf 4.6 opgenomen Rijk-regio inzet: Integrale aanpak leefkwaliteit Zuidflank
- Acties en afspraken verbonden aan het programma ZWASH (zie de paragraaf over de Zuidflank)

5 - Verwezenlijken van de metropolitane energietransitie met het Noordzeekanaalgebied als spil

Rijk-regio:

- Afspraken en afwegingen voortkomend uit de uitwerking in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied (conform paragraaf 4.1 Noordzeekanaalgebied)

6 - Het realiseren van een robuust, veerkrachtig en klimaatbestendig watersysteem in stad en regio

Rijk-regio:

- Het versterken van de samenwerking om het groeiende aantal knelpunten in het stedelijke en regionale watersysteem op te lossen en de stad en regio waterrobuust en klimaatadaptief in te richten, volgens de in de paragraaf 3.3 (watersysteem) omschreven prioriteiten

7 - Openhouden en versterken van de groene scheggen en de metropolitane landschappen, mede in het licht van de toenemende recreatieve druk

Rijk-regio:

- Een gebiedsgerichte aanpak van de bodemdaling in veenweidegebieden zoals omschreven in paragraaf Zaanstreek-Waterland als 'Integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden'
- Het doorontwikkelen van de Westeinderscheg, de Amstelscheg, de Diemerscheg en Waterland zoals omschreven in de paragrafen Zuidflank, Oostflank, Gooi en Vechtstreek en Zaanstreek-Waterland

Regio:

- Versterking van de recreatieve structuur door een kwaliteitsslag in de bestaande recreatiegebieden, met onder meer de aanpak van het achterstallig onderhoud in de gebieden van Staatbosbeheer (afspraken zijn in voorbereiding met recreatieschappen en Staatsbosbeheer)

5. Fasering

De Verstedelijkingsstrategie voor de Metropoolregio Amsterdam geeft de koers aan voor de ontwikkeling van de regio tot 2050. In deze periode bieden we ruimte voor de bouw van 325.000 woningen en zo'n 400.000 extra banen, inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor de grote transities. We zorgen voor natuur- en landschapsontwikkeling en voor een leefomgeving die gezond is en bestand tegen de effecten van klimaatverandering. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de fasering van de verstedelijking van de Metropoolregio Amsterdam.

5.1 Fasering op hoofdlijnen

Gewenste ontwikkeling in de tijd

Dit hoofdstuk schetst op hoofdlijnen de ideale ontwikkeling in de tijd. De fasering concretiseert de gemaakte keuzes en legt de basis voor hoe Rijk en regio samenwerken aan de ontwikkeling van de Metropoolregio. De daadwerkelijke realisatie ervan is afhankelijk van veel factoren. Niet alles kan tegelijk. De investeringsmogelijkheden zijn niet onbeperkt en er zijn grenzen aan wat de markt aankan. Ook is maatschappelijk draagvlak een belangrijke factor.

Fasering afhankelijk van grote investeringen in de randvoorwaardelijke systemen

Voor een duurzame meerkernige metropoolregio die sociaal en economisch sterk is, zijn grote investeringen en meerdere systeemsprongen nodig, die van invloed zijn op de fasering. Om de regio met de voorziene groei bereikbaar te houden en na 2030 door te kunnen blijven groeien, moet de komende jaren flink geïnvesteerd te worden in onder andere het stedelijke mobiliteitssysteem en de start van de schaalsprong van het regionale mobiliteitssysteem. Hierover zal de komende jaren besloten moeten worden. De energietransitie maakt dat we moeten overstappen naar een ander – geïntegreerd en hybride – energiesysteem. En klimaatadaptiviteit stelt hoge eisen aan de ruimtelijke inrichting, om te voorkomen dat er wateroverlast, tekort aan zoetwater of hittestress ontstaat. Deze eisen aan de ruimtelijke inrichting kennen een directe wisselwerking met het watersysteem.
De systeemsprongen moeten komend decennium voorbereid en opgestart worden. Ze zijn in belangrijke mate bepalend voor de fasering van de ontwikkeling van de Metropoolregio na 2030. Tot 2030 zal zicht op realisatie van de systeemsprongen in belangrijke mate bepalend zijn voor het ontwikkeltempo in de komende jaren.

Onzekerheden, monitoring op ontwikkeling en investeringen

De benodigde investeringen voor het komende decennium en de langere termijn zijn niet allemaal tegelijkertijd te organiseren. In enkele gevallen wordt nog onderzocht welke investeringen in de randvoorwaarden voor ontwikkeling waar, wanneer nodig zijn. En het moment dat randvoorwaarden gerealiseerd moeten zijn, is afhankelijk van woningbouwplannen en het ontwikkeltempo. Tot slot brengt de toekomst onzekerheden met zich mee. Belangrijke onzekerheden zijn de langetermijneffecten van corona op bijvoorbeeld mobiliteit en woonvoorkeuren, ontwikkeling van de bevolking en specifiek immigratie, de economische conjunctuur, de snelheid en impact van klimaatverandering en de ontwikkelingen rondom de luchtvaart en bedrijven die grote impact hebben op de leefomgeving. Zodoende is het belangrijk dat de ontwikkeling van de regio jaarlijks wordt gemonitord, de fasering waar nodig wordt aangescherpt en dat daarbij de koppeling wordt gelegd met investeringen. Hiervoor zullen al bestaande monitors worden benut, zoals de Monitor Plancapaciteit (woningbouw) en de Plabeka-monitor (kantoren en bedrijfsterreinen), en zal bekeken worden wat aanvullend daarop nodig is.

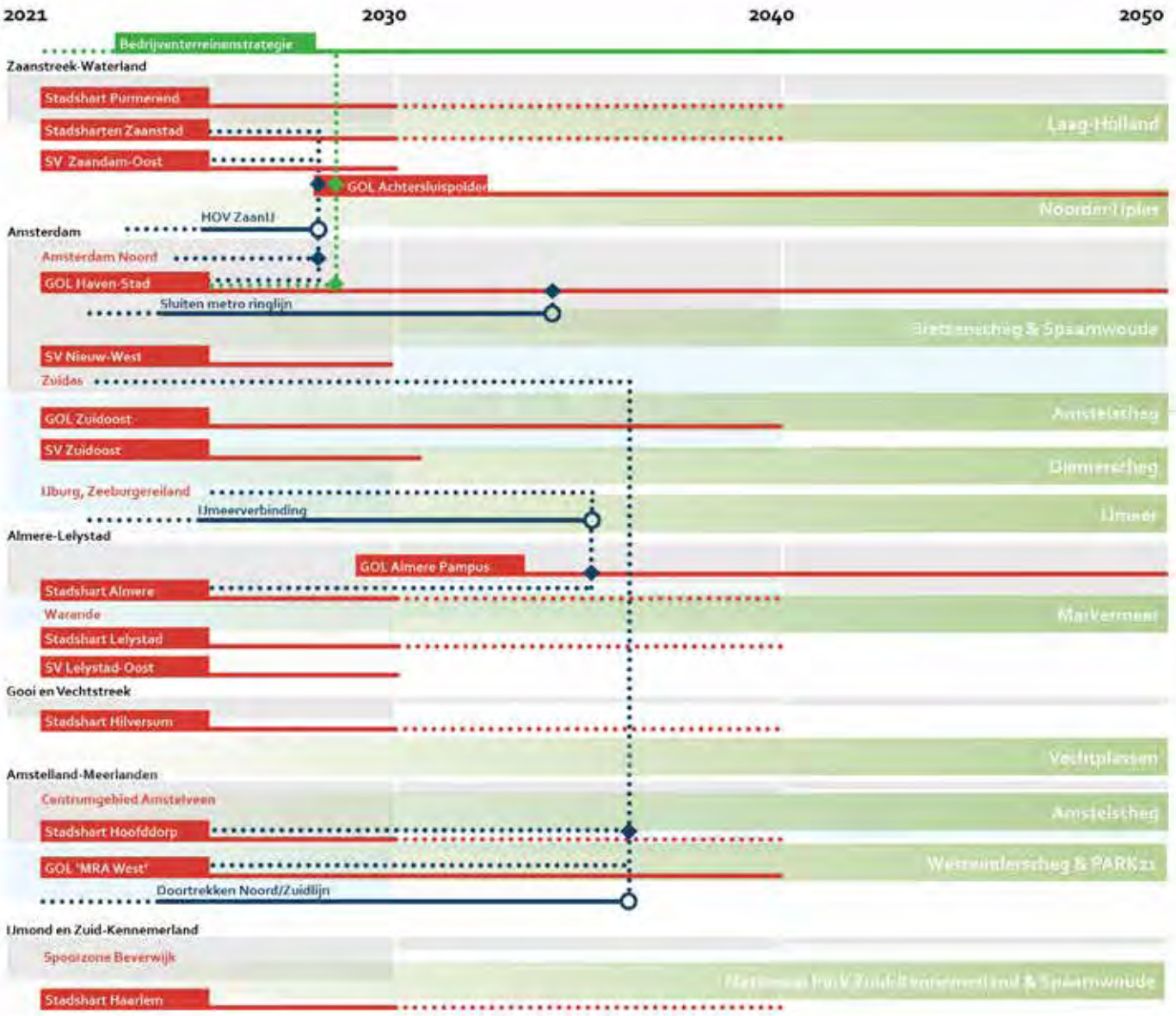
5.2 Faseringsbeeld

Hieronder volgt een faseringsbeeld op hoofdlijnen. Het schetst de ideale fasering. Omdat het een beeld op hoofdlijnen is, bevat het niet alle maatregelen die in de voorgaande teksten zijn genoemd. Wel benoemt het de grootste ingrepen en worden op verschillende plekken enkele concrete voorbeelden genoemd.
Het faseringsbeeld geeft eerst de fasering van de ontwikkeling van de meerkernige metropool, dan op het groenblauwe netwerk (inclusief het watersysteem en ecologisch systeem) en de systemen van energie en mobiliteit. Dit faseringsbeeld zal in de uitwerking van het verstedelijkingsconcept worden aangescherpt en jaarlijks worden geactualiseerd.

Fasering meerkernige ontwikkeling

2021-2030: Verlagen druk op de woningmarkt met nadruk op ontwikkeling rond ov-knooppunten en versterken van de stadsharten en economische profielen van de kernen buiten Amsterdam; het voorbereiden van de randvoorwaarden voor versnelling woningbouw en grote ontwikkelingen na 2030.
Het komend decennium ligt de nadruk op het verlichten van de druk op de woningmarkt met de bouw van 175.000-220.000 woningen tot 2030. Hiervoor benutten we alle plancapaciteit in de regio. Amsterdam heeft daar het grootste aandeel in met locaties als IJburg 2e fase, Noord en Zuidoost (deze laatste in samenwerking met Ouder-Amstel). Voor de zeven stadsharten en vijf grote ontwikkellocaties waarvoor Rijk en regio samenwerken, kijken we of er nog verder kan worden versneld. We benaderen de woningbouwopgave integraal: er worden niet alleen woningen gebouwd, maar steden en samenlevingen. Zodoende wordt ook ingezet op stedelijke vernieuwing, met Rijk-regio inzet voor vier gebieden in de MRA. En met ontwikkelingen voor de woningbouwopgave accommoderen we ook de groei van de werkgelegenheid met zo'n 140.000 banen.

Bij de verstedelijking zetten we in op het versterken van de meerkernige opzet van de metropoolregio. Accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de (hoog) stedelijke woon-werkmilieus rond ov-knooppunten en in de stadsharten in de MRA en het versterken van het economisch profiel in de kernen rond Amsterdam en stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost binnen Amsterdam. Met als doel een meer evenwichtige werkgelegenheidsgroei in de MRA. Vanuit die optiek zal ook de ruimtebehoefte voor bedrijvigheid benaderd worden. In het Noordzeekanaalgebied leiden de energietransitie en omschakeling naar een circulaire economie tot aanvullende ruimtevraag. Hoewel dit met name na 2030 zal gaan spelen, is hier al op korte termijn (voor 2023) een uitgekiende bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken voor nodig. Belangrijke gebieden in dit verband zijn het verder te intensiveren bestaande havengebied van Amsterdam, Baanstee in Purmerend/Edam-Volendam, Flevokust Haven en De Vaart in de Oostflank en buiten de MRA de Boekelermeerpolder in Alkmaar. Deze strategie is ook van belang voor de ontwikkeling van de grote transformatielocaties Haven-Stad (Amsterdam) en Achtersluispolder (Zaanstad).



MRA plancapaciteit woningbouw en banengroei

238.000 woningen	129.000 woningen	104.000 woningen
140.000 banen	130.000 banen	130.000 banen

Onderdeel van de inzet op meerkernige ontwikkeling is het structureel versterken van de economische profielen van de deelregio's. Hiervoor moet op korte termijn een uitvoeringsstrategie worden opgesteld.

Deze meerkernige ontwikkeling ondersteunen we met mobiliteitsmaatregelen en het aanpakken van knelpunten in het energienet. Prioriteit ligt bij het in samenhang met bereikbaarheid ontwikkelen van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, het verder ontwikkelen van de Westkant Amsterdam, bij centrumontwikkeling Almere aan de oostkant en het waar mogelijk additionele stappen zetten ten aanzien van Amsterdam Bay Area. Voor versnelling van woningbouw en de ontwikkeling van de grote ontwikkellocaties na 2030, moet in dit decennium een schaalsprong in het ov-systeem worden voorbereid en opgestart.

Klimaatadaptatie, waterrobuustheid en natuurinclusiviteit zijn integraal onderdeel van de ontwikkelingen. Daarnaast investeren we in het landschap in de nabijheid van grote woningbouwlocaties, waar de recreatiedruk hoog is of toeneemt en waar de leefkwaliteit onder druk staat, bijvoorbeeld rond Schiphol.

2031-2040: voortbouwen op ingezette meerkernige koers, met meer aandacht voor grote ontwikkellocaties; transformaties in het Noordzeekanaalgebied komen op stoom
In deze periode wordt ingezet op de bouw van 75.000 woningen en groeit de werkgelegenheid naar verwachting met nog eens ruim 130.000 banen. De ontwikkeling rond ov-knooppunten en het versterken van de woonwerkmilieus in de stadsharten loopt in deze periode nog door. Daarnaast krijgen de grote ontwikkellocaties een steeds grotere rol in de verstedelijking, tenminste als de noodzakelijke randvoorwaarden daarvoor gerealiseerd zijn. Van groot belang daarbij zijn de metroprojecten: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp, het sluiten van de metroring in Amsterdam en de metroverbinding Amsterdam-Almere. Daarnaast is de HOV-verbinding ZaanIJ voorwaardelijk voor verdere ontwikkeling ten noorden van het IJ.

De transities op het gebied van energie en circulaire economie gaan in deze periode in het Noordzeekanaalgebied om steeds ruimte vragen. Net als de woningbouwontwikkeling in Haven-Stad en de Achtersluispolder. De bedrijvenstrategie zal ertoe moeten bijdragen dat de transities worden gefaciliteerd en dat er bij transformatie maatwerkoplossingen worden uitgewerkt voor ruimte voor woningbouw en bedrijvigheid.

Gebiedsontwikkelingen worden ook in deze periode vanzelfsprekend integraal aangepakt, klimaatadaptief, waterrobuust en natuurinclusief. Vanuit het hybride energiesysteem zullen de gebiedsontwikkelingen ook meer en meer nieuwe energieoplossingen als een netwerk van buurtbatterijen vergen. Ook in bestaande wijken zullen deze opgaven meer en meer gestalte krijgen.

2041-2050: naast de grote ontwikkellocaties steeds meer nadruk op de transformaties in bestaand stedelijk gebied voor waterveiligheid en transities
Met de kennis van nu, wordt ook voor deze periode de bouw van nog eens 75.000 woningen voorzien en groei van de werkgelegenheid met zo'n 130.000 banen. De ontwikkeling ingezet in de vorige periode zet zich voort. Nog meer dan in het vorige decennium komt de nadruk te liggen op de grote ontwikkellocaties. Naar verwachting zal de kwalitatieve vraag betekenen dat woningbouw zich in deze periode richt op aanvulling op het bestaande aanbod en zich met name concentreert op stedelijke woonmilieus en woningen voor kleinere huishoudens.

Het stedelijk gebied zal in deze periode een nog verdere transformatie doormaken om ervoor te zorgen dat de gebieden een gezonde en (water)veilige leefomgeving bieden en om de energietransitie en mobiliteitstransitie gestalte te geven.

Fasering groenblauw netwerk

Landschap, natuur en het bodem- en watersysteem zijn nauw verweven. Bij interventies in het ene domein van het groenblauwe netwerk in en om de stad, zullen er al snel kansen liggen om ook opgaven in het andere domein mee te nemen. Ook is er een sterke relatie met grootschalige gebiedsontwikkelingen. Die gebieden moeten integraal worden ontwikkeld, dus ook klimaatadaptief, waterrobuust, natuurinclusief en als een aantrekkelijke, gezonde leefomgeving met voldoende groen in de directe nabijheid. En de gebiedsontwikkelingen leiden tot meer recreatiebehoefte in de omliggende landschappen.

2021-2030: natuurnetwerk afronden, investeren in landschappen nabij grote ontwikkelingen, opstarten aanpak grote watersysteem- en landschapsopgaven
In deze periode worden de Nationale Parken doorontwikkeld in de lijn van Programma Nationale Parken Nieuwe Stijl, de Bossenstrategie uitgewerkt en uitgevoerd en het Natuurnetwerk Nederland afgerond. Bij dat laatste zijn in alle delen van de MRA interventies nodig en zijn er telkens koppelingsmogelijkheden met de andere opgaven.

Zoals met de grote transities in het groenblauwe netwerk. Het gaat dan om de integrale aanpak van de veenweidegebieden en van het watersysteemherstel in Gooi en Vechtstreek en om de integrale systeemuitwerking voor een klimaatbestendige en waterrobuuste regio. Kleine maatregelen uit deze aanpakken en visies kunnen in het eerste decennium uitvoering krijgen. Voor het watersysteem zal in deze periode in eerste instantie ingezet worden op het optimaliseren van het huidige watersysteem, onder andere met dijkversterkingen. Voor het verbeteren van de waterkwaliteit zijn vanuit de Kaderrichtlijn Water maatregelen geprogrammeerd, waaronder voor het Gooimeer. Landschapsontwikkeling kan hierop meeliften.

Met oog op de groeiende recreatiebehoefte wordt gelijk met grote gebiedsontwikkelingen geïnvesteerd in nabijgelegen landschap. Prioriteit hebben de Amstelscheg, de Westeinderscheg (gekoppeld aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol en de Greenport Aalsmeer), de Diemerscheg en de verbindingen tussen Nationaal Park Zuid-Kennemerland en Spaarnwoude en PARK21, eveneens in verband met Schiphol. Daarnaast wordt gewerkt aan een deel van de opgaven in/aan het Markermeer-IJmeer (MIRT-project Oostvaardersoevers, uitbreiding eilandenrijk Nationaal Park Nieuw Land/Marker Wadden en voor-investeren in relatie tot Pampus en de IJmeerverbinding). De recreatieve netwerken worden versterkt met onder meer de verdere ontwikkeling van het Metropolitaan Fietsnetwerk en de ontwikkeling van diverse treinstations tot 'buitenpoorten'.

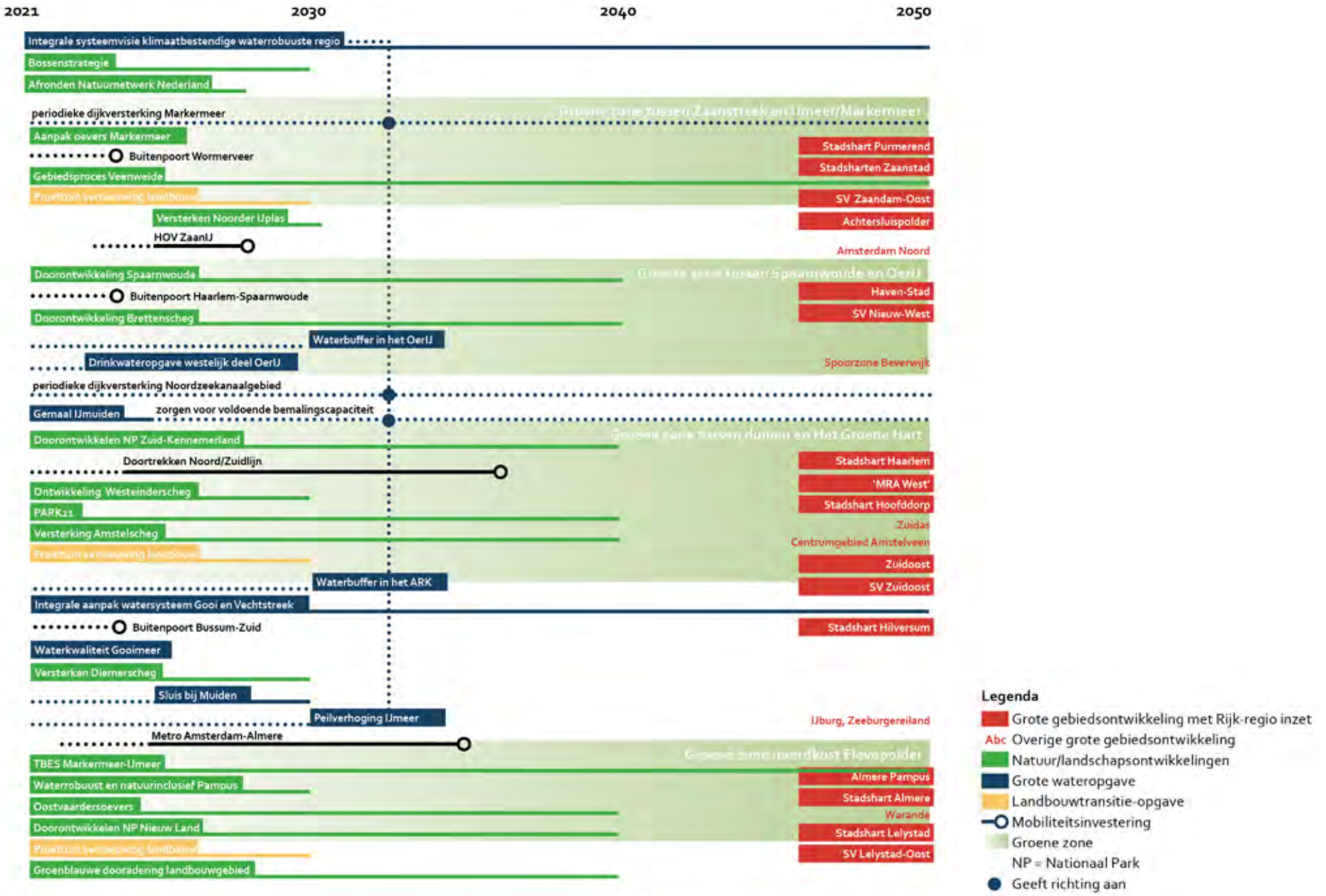
Tot slot wordt in deze periode ook gewerkt aan vernieuwing van de landbouw, waaronder de transitie naar kringlooplandbouw. In de regio zijn er drie gebieden met proeftuinen: Laag-Holland, Amstelscheg en Flevoland. De proeftuin in Flevoland kan ook bijdragen aan de groenblauwe dooradering van het landbouwgebied.

2031-2040: start herinrichten van watersysteem, ontwikkelingen in het energie- en mobiliteitssysteem integreren in het landschap en verdere inzet op een natuurinclusieve samenleving
Dit decennium worden ook grotere maatregelen uitgevoerd die volgen uit de integrale aanpakken van de veenweidegebieden, het watersysteem in de Gooi en Vechtstreek en de integrale systeemuitwerking voor een klimaatbestendige en waterrobuuste regio. Hierbij gaat het inrichten van gebieden voor tijdelijke piekwaterbuffering bij het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal en het omschakelen naar ander grondgebruik, bijvoorbeeld op het vlak van landbouw. Dat laatste gaat hand in hand met de inzet op de transitie naar duurzamere vormen van landbouw. In het watersysteem wordt ook gewerkt aan zaken als dijkversterkingen en de bouw van extra gemalen om de spuicapaciteit te vergroten.

De uitvoering van de landschapsopgaven loopt in deze periode door, waarbij voor prioritering wederom de recreatiebehoefte en -druk leidend kunnen zijn. Maar ook andere ontwikkelingen kunnen een rol spelen in de prioritering. Zo zijn er dit decennium ontwikkelingen in het energie- en mobiliteitssysteem die van grote invloed zijn op de landschapsopgaven, zoals uitbreiding van het hoogspanningsnetwerk en de aanleg van ov-verbindingen. Waarbij de laatste ook kansen kan bieden voor de bereikbaarheid van het landschap en het recreatieve netwerk.

In de aanpak van natuurontwikkeling verschuift het accent dit decennium van het afmaken van natuurnetwerken naar het verhogen van de basiskwaliteit en het realiseren van een natuurinclusieve samenleving. Uitgangspunt is een vitaal platteland en een vergroende bebouwde omgeving, waarin biodiversiteit als vanzelf verweven is. De groene zones hebben hierbij bijzondere aandacht.

2041-2050: blijvende inzet op het op peil houden van natuur en waterkwaliteit en het beheer landschappen, de grote ontwikkelopgaven lopen door
Het op peil houden van de natuur en de waterkwaliteit en het beheer van de landschappen zal ook dit decennium blijvende aandacht vergen. De ontwikkelingen in het


2021
2030
2040
2050
Integrale systeemvisie klimaatbestendige waterrobuuste regio
Bossenstrategie
Afronden Natuurnetwerk Nederland
periodieke dijkversterking Markermeer
Aanpak oevers Markermeer
Buitenpoort Wormerveer
Gebiedsproces Veenweide
Versterken Noorder IJplas
HOV ZaanIJ
Doorontwikkeling Spaarnwoude
Buitenpoort Haarlem-Spaarnwoude
Doorontwikkeling Brettenscheg
Waterbuffer in het OerIJ
Drinkwateropgave westelijk deel OerIJ
periodieke dijkversterking Noordzeekanaalgebied
Gemaal IJmuiden
zorgen voor voldoende bemalingscapaciteit
Doorontwikkelen NP Zuid-Kennemerland
Doortrekken Noord/Zuidlijn
Ontwikkeling Westeinderscheg
PARK21
Versterking Amstelscheg
Waterbuffer in het ARK
Integrale aanpak watersysteem Gooi en Vechtstreek
Buitenpoort Bussum-Zuid
Waterkwaliteit Gooimeer
Versterken Diemerscheg
Sluis bij Muiden
Peilverhoging IJmeer
Metro Amsterdam-Almere
TBES Markermeer-IJmeer
Waterrobuust en natuurinclusief Pampus
Oostvaardersoevers
Doorontwikkelen NP Nieuw Land
Groenblauwe dooradering landbouwgebied
Stadshart Purmerend
Stadsharten Zaanstad
SV Zaandam-Oost
Achtersluispolder
Amsterdam Noord
Haven-Stad
SV Nieuw-West
Spoorzone Beverwijk
Stadshart Haarlem
'MRA West'
Stadshart Hoofddorp
Zuidas
Centrumgebied Amstelveen
Zuidoost
SV Zuidoost
Stadshart Hilversum
IJburg, Zeeburgereiland
Almere Pampus
Stadshart Almere
Waranda
Stadshart Lelystad
SV Lelystad-Oost
Legenda
Grote gebiedsontwikkeling met Rijk-regio inzet
Abc Overige grote gebiedsontwikkeling
Natuur/landschapsontwikkelingen
Grote wateropgave
Landbouwtransitie-opgave
Mobiliteitsinvestering
Groene zone
NP = Nationaal Park
Geeft richting aan

groenblauwe netwerk in deze periode zijn in grote mate een voortzetting van de maatregelen uit de grote opgaven als de integrale aanpakken van de veenweidegebieden en het watersysteem in Gooi en Vechtstreek, de systeemuitwerking voor een klimaatbestendige en waterrobuuste regio, de ontwikkeling van het Markermeer-IJmeer en ook de transitie naar duurzame landbouw. Daarbij moet gezegd worden dat de trends van klimaatverandering grote invloed hebben op de ingrepen in het groenblauwe netwerk op langere termijn. Omdat hier nog veel onzekerheden aan kleven, zullen de genoemde grote opgaven bijtijds geactualiseerd moeten worden. Hetzelfde geldt voor het Deltaprogramma en daarmee de vraag of op termijn ook investeringen in kustversterking noodzakelijk zijn.

Fasering systemen voor de toekomst

De fasering van het watersysteem en het ecologisch systeem is geïntegreerd in de fasering van het groenblauw netwerk. Hieronder zijn de fasering van het mobiliteitssysteem en het energiesysteem opgenomen.

Fasering mobiliteitssysteem

Momenteel wordt in Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) gewerkt aan het Multimodaal Toekomstbeeld waarmee op basis van de gewenste fasering van de verstedelijking de fasering van maatregelen in het mobiliteitssysteem wordt uitgewerkt. De investeringsopgave die hier uitkomt, is van die orde dat prioritering noodzakelijk zal zijn. Die prioritering wordt in nauwe samenwerking met het traject van de Verstedelijkingsstrategie uitgewerkt in het Ontwikkelpad, waarmee Rijk en regio voor de komende jaren afspraken maken over investeringen in het mobiliteitssysteem van de MRA. Deze afspraken zullen naar verwachting voorjaar 2022 worden gemaakt. In het onderstaande faseringsbeeld is opgenomen wat tot op heden bekend is over de benodigde mobiliteitsinvesteringen voor de gewenste fasering van de verstedelijking.

2021-2030: uitvoering bestaande Rijk-regio afspraken, maatregelen stedelijke bereikbaarheid Amsterdam en stadsharten en afronding metropolitaan fietsnetwerk; voorbereiden schaalsprong mobiliteitsnetwerk
Dit decennium zetten we vooral in op het uitvoeren van bestaande afspraken. Dan gaat het onder andere om de A9 bij Amstelveen, de Duinpolderweg, start realisatie Zuidasdok, deelprojecten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de vernieuwing van Amsterdam Lelylaan en van de Multimodale Knoop Schiphol en OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.

Daarnaast worden voor het versnellen van de ontwikkeling van de stadsharten diverse ondersteunende mobiliteitsmaatregelen uitgevoerd, zoals uitgewerkt in Programma SBaB. In Amsterdam worden stedelijke bereikbaarheidsmaatregelen getroffen die momenteel worden uitgewerkt in verschillende mobiliteitsplannen. Ook worden het stedelijke en metropolitane fietsnetwerk en het lokale openbaar vervoer verder versterkt en werken we aan de verdere versterking van het functioneren van regionale hubs en ov-knopen.

Tot slot staat dit decennium in het teken van het voorbereiden (en waar mogelijk starten van de realisatie) van de schaalsprong van het mobiliteitsnetwerk: uitwerkingen gericht op de uitbreiding van het metronet en het versterken van het hoofdwegennet van/naar en rond Amsterdam. Waarbij uitbreiding van het metronet niet alleen zorgt voor regionale bereikbaarheid in brede zin, maar ook voorwaardelijk is voor de verdere doorgroei van grote ontwikkellocaties Haven-Stad, Almere Pampus en Hoofddorp. Ook de HOV ZaanIJ-verbinding draagt bij aan de schaalsprong en is voorwaardelijk voor ontwikkelingen in Amsterdam Noord en Zaandam, waarbij het kantelpunt al voor 2030 wordt verwacht.

2031-2040: realisatie schaalsprong mobiliteitsnetwerk en blijven investeren in stedelijke bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie
Om de groei binnen de steden op te kunnen blijven vangen, moeten we blijven investeren in leefkwaliteit en bereikbaarheid in de steden. In het regionale net zullen in het begin van deze periode knelpunten rondom station Schiphol moeten worden aangepakt om te voorkomen dat het mobiliteitsnet vastloopt: de voorkeursvariant hierin is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Dit maakt grootschalige woningbouw mogelijk en levert ruimte op het nationale spoor op voor de verbetering van (inter)nationale verbindingen. Voorwaardelijk voor de grote ontwikkellocaties Haven-Stad en Almere is realisatie van twee metroprojecten in deze periode: sluiten metroring en de IJmeerverbinding. Deze maatregelen wordt nog verder onderzocht in de MIRT-trajecten ZWASH en Amsterdam Bay Area. In het wegverkeer zullen aanvullende maatregelen in het autonetwerk (afhankelijk van de uitkomst van het 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040' van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) uitvoering moeten krijgen. Daarnaast zijn er mogelijk aanvullende maatregelen uit het Multimodaal Toekomstbeeld die in deze periode uitvoering moeten krijgen.

2041-2050: verder benutten gerealiseerde mobiliteitsinvesteringen en mogelijk aanvullende maatregelen
Door de schaalspronginvesteringen in onder andere het metronet komt er ruimte in het systeem om verder

te groeien. Op termijn kan verdere ontwikkeling leiden tot de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen in het stedelijke en regionale mobiliteitssysteem. In diverse lokale omgevingsvisies zijn daartoe bereikbaarheidsmaatregelen genoemd als stip op de horizon, zoals de aanleg van een Oostwestlijn in Amsterdam, waarvoor nog geen concrete plannen zijn. Bij actualisatie van de Verstedelijkingsstrategie zal onderzocht moeten worden welke aanvullende maatregelen op termijn nodig zijn.

Fasering energiesysteem

2021-2030: korte-termijnknelpunten oplossen en verder uitwerken hybride energienetwerk voor de toekomst
De periode 2021-2030 staat in het teken van oplossen van knelpunten in het huidige energienetwerk. In het Noord-Hollandse deel van het energienet van de MRA is sprake van meerdere knelpunten. Waar deze de ontwikkellocaties raken, worden deze met prioriteit aangepakt. In Haarlemmermeer wordt een nieuw middenstation gebouwd en bij Almere/Zeewolde wordt een nieuw onderstation gerealiseerd dat verdere groei van de stad en de toename van de opgewekte duurzame energie in de omgeving faciliteert, net als de realisatie van de vierde hyperconnectiviteitshub als hiertoe besloten wordt. Het decennium staat verder in het teken van het uitwerken van het geïntegreerde hybride energiesysteem van de toekomst, waarbij de resultaten van de Regionale energiestrategieën (RES) en de Cluster energiestrategieën (CES) worden geïntegreerd. Voor het hybride energienetwerk worden nu nog drie scenario's voorzien. De richting voor het uiteindelijke scenario zal worden bepaald door de besluitvorming over de aanlanding wind op zee en de uitwerking van de Energiehoofdstructuur, waarmee ook de rol van het Noordzeekanaalgebied in het (inter)nationale energienetwerk wordt bepaald. Een belangrijke opgave is verder het opbouwen van een governance-structuur voor de energietransitie in afstemming met ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

2031-2050: start aanleg hybride energienetwerk
De periode van 2030-2050 staat in het teken van de aanleg van een hybride energienetwerk gekoppeld aan ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA en aan de ontwikkelingen in het (inter)nationale energiesysteem. De exacte maatregelen moeten nog worden uitgewerkt, ook in de tijd. Wel is een aantal no regret-maatregelen in beeld, zoals het versterken van het elektriciteitsnetwerk, het uitbreiden en bijbouwen van onderstations, de aanleg van transportleidingen voor waterstof; het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit; het aanbrengen van koppelingen op strategische locaties tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk; het reserveren van ruimte in het Noordzeekanaalgebied voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie; het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds en het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied tussen IJmond en Almere.

afbeelding 29
Energienetwerk in Flevoland

Bijlagen

Bijlage A - Opgaven Verstedelijkingsstrategie 2050

Bijlage B - Ontwikkel- en inrichtingsprincipes

Bijlage C - Gemaakte afspraken

Bijlage A

Opgaven Verstedelijkingsstrategie 2050

De teksten in deze bijlage bevatten de 'opgaven' waar de Verstedelijkingsstrategie een antwoord of oplossingsrichting voor formuleert. Ze zijn op 13 mei 2020 vastgesteld in de Stuurgroep voor de Verstedelijkingsstrategie.

De kern van de opgave voor het Verstedelijkingsconcept, als eerste stap op weg naar een complete Verstedelijkingsstrategie, is het faciliteren van stedelijke ontwikkelingen (voor wonen, werken, voorzieningen en recreatie) in samenhang met regionale systemen voor mobiliteit, energie, water en ecologie.

Dit ten dienste van het centrale doel van de Verstedelijkingsstrategie als geheel: de ontwikkeling van een duurzame en sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio op middellange en lange termijn, in aansluiting op het regionale DNA.

De systemen voor mobiliteit, energie, water en ecologie kennen elk hun eigen opgaven. Dat geldt ook voor de onderdelen van de verstedelijkingsopgave zelf: wonen, werken, voorzieningen en recreatie. Deze opgaven zijn belegd in afzonderlijke beleidstrajecten. Ontwikkelingen, keuzes en investeringen in deze vier systemen werken door in de mogelijkheden voor verstedelijking en andersom. Ze kunnen elkaar versterken, maar kunnen ook schuren of wederzijds voorwaarden stellen. Voor sommige opgaven is de koers binnen het betreffende beleidsveld al relatief ver uitgewerkt. Rond andere opgaven bestaat nog veel onzekerheid en wordt volop onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Het Verstedelijkingsconcept brengt al deze opgaven bij elkaar in een samenhangend ontwikkelingsbeeld voor stad en landschap. Om te komen tot een complete Verstedelijkingsstrategie, wordt dat ontwikkelingsbeeld vervolgens uitgewerkt in de fasering en investeringsstrategie.

Deze bijlage benoemt de opgaven ontstaan op het raakvlak van de verstedelijking en elk van de vier systemen. Die zijn in hoge mate bepalend voor de keuzes die in het Verstedelijkingsconcept zijn en worden gemaakt.

1. Verstedelijkingsopgaven

Keuzes op korte termijn (tot 2030) zetten de toon voor de aanpak van de verstedelijkingsopgave voor wonen, werken en voorzieningen. De manier waarop de groei de komende tien jaar gestalte krijgt heeft gevolgen voor de leefbaarheid en de kansengelijkheid tot ver daarna. Het verstedelijkingsconcept moet voorzien in de ruimtebehoefte op een wijze die:

- divers, leefbaar en sociaal-inclusief is,
- de internationale concurrentiekracht vergroot,
- de samenhang met en kwaliteit van het omliggend landschap versterkt.

De bouw van 325.000 woningen tot 2050

Het kwantitatieve woningbouwprogramma bestaat volgens de prognose van 2020 uit 325.000 nieuwe woningen (exclusief de vervanging van te slopen woningen) in de volgende fasering:

- 175.000 voor 2030,
- 75.000 tussen 2030 en 2040,
- 75.000 tussen 2040 en 2050.

Er is ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar om te voorzien in het woningbouwprogramma tot 2030, ook als een deel van die locaties vertraging oploopt in de uitwerking of uitvoering of als de prognose naar boven moet worden bijgesteld (er is capaciteit voor minstens 130% van de behoefte).

Ruimte bieden aan de groei van werkgelegenheid

De Metropoolregio Amsterdam is een van de economisch sterke regio's in Nederland. Dit is zichtbaar in een hoge werkgelegenheidsgroei. Aangenomen wordt dat die de komende twintig jaar zal doorzetten. Deze aanname is onderbouwd en uitgewerkt in het RO/EZ-kader (in de bijlagen). Economische effecten van de coronacrisis zijn hier niet in meegenomen. Onderzoek naar de mogelijke effecten vindt de komende periode plaats.

De geprognosticeerde economische groei, uitgedrukt in arbeidsplaatsen (banen groter dan 12 uur per week), bedraagt 230.000 tot 2040. Vanaf ongeveer 2030 lijkt de groei af te vlakken, vooral als gevolg van de vergrijzende bevolking. De huidige inschatting is dat de groei tussen 2040 en '50 nog 40.000 arbeidsplaatsen bedraagt. De opgave is om hier ruimte voor te vinden, passend bij de aard van de bedrijvigheid. De ontwikkeling vindt zoveel mogelijk plaats in gemengde binnenstedelijke woon-werkmilieus, geconcentreerd rond knooppunten van openbaar vervoer.

Borgen van een goede leefbaarheid

De zorg voor een goede leefbaarheid is een permanente opgave die geldt voor het gehele grondgebied van de metropoolregio. Deel van de opgave is om voor alle inwoners van de regio eenzelfde niveau van leefbaarheid te borgen. Dat gaat bijvoorbeeld om de kwaliteit van de openbare ruimte, een voldoende voorzieningenniveau, de gezondheid van de omgeving en de beschikbaarheid en robuustheid van voldoende groen in de wijken en op korte afstand ervan.

Sociaal-inclusief bouwen

Kansengelijkheid is een belangrijk kenmerk van een evenwichtige metropoolregio zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden. Kansengelijkheid betekent bestaanszekerheid voor alle inwoners. Processen van sociale en economische uitsluiting moeten worden voorkomen en bestreden. Voor zover daar ruimtelijke oorzaken aan ten grondslag liggen, moet de verstedelijkingsstrategie bijdragen aan het wegnemen van die oorzaken. Dat betekent bijvoorbeeld dat beperkingen als gevolg van economische druk, milieuhinder of de impact van de klimaatverandering niet vooral bij specifieke groepen terecht mogen komen. Dat leidt tot de opgaves om:

- de groeiende ontoegankelijkheid van een steeds groter deel van de regionale woningmarkt voor minder draagkrachtige huishoudens tegen te gaan, onder meer door te zorgen voor voldoende betaalbare woningen en een evenwichtige spreiding daarvan,
- te voorkomen dat wijken in kansrijkheid achteruit gaan (bijvoorbeeld door een eenzijdige bevolkingssamenstelling of woningvoorraad) en deze tendens doorbreken waar die zich al voordoet,
- te bevorderen dat voor alle inwoners de dagelijkse voorzieningen en passende werkgelegenheid ofwel nabij zijn, ofwel op een snelle en betaalbare manier te bereiken zijn (het voorkómen en bestrijden van vervoersarmoede).

Een opgave die zich op korte termijn lijkt aan te dienen, is het voorkómen van energiearmoede. Die ontstaat als minder draagkrachtige bevolkingsgroepen niet kunnen investeren in bijvoorbeeld warmtepompen en zonnepanelen, en de traditionele energievoorziening (aardgas, stroom van het net) duurder wordt.

We voeren op dit moment een analyse uit naar de sociaal-maatschappelijke effecten van verschillende vormen van verstedelijking. De resultaten van die analyse worden bij de Verstedelijkingsstrategie betrokken zodra ze beschikbaar zijn.

Integraal maatwerk in de stedelijke vernieuwing

De komende jaren spitst de stedelijke-vernieuwingsopgave voor Rijk en regio zich toe op vier

gebieden waar een combinatie en cumulatie van opgaven optreedt: Amsterdam Zuidoost, Amsterdam Nieuw-West, Lelystad Oost en Zaandam Oost. Die opgaven liggen (verschillend per gebied) op het terrein van onderwijs, werk/armoede/inclusie, veiligheid/ondermijning, wonen en gezondheid. De vier gebieden maken deel uit van het interbestuurlijke programma Leefbaarheid en Veiligheid. Hierin werkt de rijksoverheid samen met decentrale overheden aan een langjarige maatwerkaanpak per gebied. Deze aanpak zal de komende jaren verder gestalte krijgen. De stedelijke vernieuwing in de Metropoolregio beperkt zich niet tot de vier genoemde wijken. Ook in andere wijken en buurten wordt maatwerk geleverd, maar buiten de samenwerking in het programma Leefbaarheid en Veiligheid om.

Hittestress verminderen

Hitte vormt een steeds groter gezondheidsrisico, vooral in de stad. Bij een hittegolf ontstaan temperatuurverschillen tot wel acht graden tussen verstedelijkt en landelijk gebied. Dat komt doordat de warmte van de zon 's nachts blijft hangen in gevels en verharding, en het tegenwicht van groen, water en wind in de stad relatief schaars is. De stad verandert in een hitte-eiland. Stedelijke verdichting vergroot dit probleem als geen verkoelende maatregelen worden getroffen. Voorbeelden van zulke verkoelende maatregelen zijn het creëren van meer schaduw in de stad en meer ruimte voor groen en bewegend water, zowel in het openbaar domein (parken, plantsoenen, groenstroken) als in het private domein (inwoners en bedrijven stimuleren om daken of verharde tuinen te vergroenen). Op een groter schaalniveau kunnen stedenbouwkundige keuzes helpen om verkoelende wind uit het buitengebied diep de stad in te laten waaien.

Bouwen van uitbreidingswijken aan de rand van de stad tot circa 2035

De voorkeur voor het bouwen op binnenstedelijke locaties neemt niet de noodzaak weg om ook buiten bestaand stedelijk gebied te bouwen. Hiervoor liggen kansen op afgesproken locaties[12] aan de randen van steden, aan de westflank van Haarlemmermeer en in Flevoland – in Almere en Lelystad is het landschappelijk casco al bij de aanleg afgestemd op de toekomstige bouw van nieuwe stadswijken met verschillende woon- en woonwerkmilieus.
Deze nieuwe wijken bieden onder meer ruimte voor de behoefte aan eengezinswoningen, waarvan er in de periode tot en met circa 2030 nog relatief veel nodig zijn. In de periode daarna zal de aanvullende nieuwbouwvraag zich, nog meer dan nu, richten op één- en tweepersoonshuishoudens die dichtbij voorzieningen, werk en OV-knooppunten willen wonen.

Permanente beschikbaarheid van voldoende ongemengde bedrijventerreinen

Transformatie van bedrijventerrein tot nieuw gemengd woon-werkmilieu betekent onder meer dat bestaande en nieuwe bedrijvigheid in deze nieuwe wijken kan worden geïntegreerd. Er zal echter behoefte blijven bestaan aan bedrijventerreinen zonder woningbouw. Niet alle types bedrijven lenen zich immers voor menging met wonen, bijvoorbeeld vanwege hun volume, milieueffecten, verkeersintensiteit of uitstraling, dus niet ieder bedrijventerrein leent zich voor transformatie. Menging met andere functies (water, groen) is vaak wel denkbaar en kan de kwaliteit verhogen. In de regio is in vier gemeenten substantiële ruimte voor nieuwe aanleg van dit soort terreinen (los van de haven- en luchthavengebonden terreinen): Haarlemmermeer, Purmerend, Lelystad en Almere. Daarnaast lijkt de transitie naar een circulaire economie te leiden tot een ruimtevraag voor bedrijven die bijvoorbeeld materialen opslaan en geschikt maken voor hergebruik. Deze kunnen zowel in het havengebied als op deze bedrijventerreinen een plaats vinden.

Behouden en creëren van recreatief aantrekkelijke landschappen

Geschat wordt dat de recreatiebehoefte van de inwoners tot 2050 met meer dan 30% zal toenemen, vanwege de bevolkingstoename en de vergrijzing. De groei van het toerisme en de wens om dit meer te spreiden vergroten de drukte verder. Deze recreatief-toeristische druk beperkt zich niet tot de aangelegde recreatiegebieden, maar zien we ook terug in agrarische gebieden, in natuurgebieden, aan de kust en op het water. Het kan leiden tot spanning met andere functies van het landschap (zoals natuur en landbouw) en tot hogere beheerlasten.
Dit leidt tot de opgave om recreatief aantrekkelijke landschappen te behouden én te creëren. Dit kan niet los worden gezien van de woningbouwopgave. Woningbouw moet gepaard gaan met samenhangende investeringen in meer en betere recreatiemogelijkheden in en rond steden, inclusief middelen voor het beheer. Afhankelijk van het gebied kan het gaan om de aanleg van nieuwe recreatiegebieden of voorzieningen, of het verbeteren van de kwaliteit, bereikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande landschappen. Waar mogelijk worden daarbij combinaties gelegd met andere opgaven in het landschap, zoals die voor biodiversiteit en waterberging. Een belangrijke rol kan zijn weggelegd voor de ondersteuning van agrariërs in

12 *Opgenomen op de kaart MRA Wonen tot 2030*

de transitie naar extensivering en kringlooplandbouw met een grotere nadruk op groene diensten, in ruil voor een redelijke vergoeding.

2. Verstedelijking en het mobiliteitssysteem

De opgave rond mobiliteit in relatie tot verstedelijking is een netwerkopgave: het opbouwen van een mobiliteitsnetwerk waarin de verschillende vervoerssoorten en de verschillende schaalniveaus zijn geïntegreerd, en dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in de metropoolregio versterkt.

De samenhang tussen de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem en de verstedelijking wordt uitgewerkt in het programma SBaB van Rijk en regio (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Aan SBaB zijn de volgende opgaven verbonden:

- Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?
- Hoe houden we de huidige en toekomstige economische toplocaties van de MRA bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?
- Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (onder andere voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?
- Hoe zorgen we voor een goed functionerend, vraaggericht Daily Urban System van de MRA en omgeving met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving?
- Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-)veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

Bestuurlijk is een eenduidige richting gekozen om deze opgaven te beantwoorden: polycentrische verstedelijking in de metropoolregio, met het verdichten en ontwikkelen van Amsterdam, de internationale corridor (Hoofddorp-Schiphol–Zuidas, door te trekken richting Amstelstation en Amsterdam Zuidoost), grote verstedelijkingslocaties (met Haven-Stad en Amsterdam Bay Area) en stedelijke knopen (met Haarlem, Zaandam, Lelystad, Purmerend, Hilversum; naast de knopen Hoofddorp en Almere die in de hiervoor genoemde gebieden liggen).

Bij deze keuze groeit het gebruik van alle vervoerssoorten, en dan vooral het openbaar vervoer. Om die groei te faciliteren, moeten de 'draaischijven' (de ringstructuren in de regio voor het wegverkeer en het openbaar vervoer) blijven functioneren. Daartoe zijn in het BO MIRT 2019 de volgende systeemopgaven vastgesteld:

- Het versterken van zowel het (inter)nationaal spoorvervoer als het regionaal en stedelijk openbaar vervoer in en om Amsterdam.
- Het verbeteren van de robuustheid en doorstroming van het wegennet in de metropoolregio: het functioneren van de A10 en het versterken van de tweede ring in samenhang met de sterke verstedelijking aldaar.

Deze ontwikkelingsrichting draagt bij aan het creëren van een zo groot mogelijke onderlinge nabijheid van wonen, werken en voorzieningen in stedelijke gebieden, op locaties die goed ontsloten zijn per openbaar vervoer. Dat beperkt de groei van de autopendel. Ook fietsverkeer is een integraal onderdeel van de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. De verschillende modaliteiten moeten goed op elkaar aansluiten, onder meer door de ontwikkeling van 'multimodale hubs'.

Er is een samenhang tussen deze netwerkopgave en de opgave om sociaal-inclusief te bouwen. Mobiliteit is een voorwaarde om aan het dagelijkse maatschappelijke leven te kunnen deelnemen. Als mensen daar onvoldoende in slagen, bijvoorbeeld omdat betaalbare woningen te veraf liggen van voorzieningen en werklocaties voor praktisch en middelbaar geschoolden en inactieven, is sprake van vervoersarmoede. De netwerkstrategie kan bijdragen aan het verkleinen van de verschillen binnen de metropoolregio en vormt daarmee een belangrijk puzzelstuk om te werken aan een evenwichtige en sociaal-maatschappelijk sterke metropool.

3. Verstedelijking en het energiesysteem

Het energiesysteem groeit uit tot een factor van betekenis bij locatiekeuzes voor stedelijke en economische ontwikkeling. Nu al is het van belang om nieuwe bedrijven en voorzieningen met een grote energiebehoefte nabij de hoofdverbindingen in het energienet te plaatsen.
De opgave rond het energiesysteem komt neer op het realiseren van een geïntegreerd hybride energienetwerk (dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert en een stabiele energievoorziening waarborgt).

De transitie naar een duurzame energievoorziening vraagt om slimme en innovatieve oplossingen. Die zijn volop in ontwikkeling. Hoe die er uiteindelijk uit zullen zien, hangt samen met factoren als de ontwikkeling van de techniek, de internationale energiemarkt, handelsverdragen enzovoort.

Het energiesysteem van de toekomst benut niet alleen andere bronnen, maar heeft ook een grotere capaciteit op het elektriciteitsnet nodig. Elektrische mobiliteit, Internet of Things (het 5G-netwerk) en andere factoren zullen de vraag naar stroom opdrijven en de druk op het elektriciteitsnet vergroten. De mate waarin is onzeker; netbeheerders gaan uit van een groei met 3% per jaar. Alleen al om te voorzien in de stroombehoefte van nieuwe datacenters is een benodigde capaciteit geraamd van 2500 MVA (mega-volt-ampère) in 2030. Ter vergelijking: het jaarlijkse gebruik van de gemeente Amsterdam ligt nu rond de 900 MVA. Het huidige net biedt vrijwel geen ruimte voor die extra capaciteit.

Momenteel zijn netbeheerders verplicht om nieuwe stedelijke en economische functies aan te sluiten op het energienet, ongeacht aard of locatie. Iedere ontwikkeling betekent een uitbreiding of verruiming van dat net. Dat leidt tot grote investeringen. Dit geldt in het bijzonder voor zware energievragers als industrieën en datacenters. De verwachting is dat die investeringen in de toekomst niet langer zonder meer mogelijk zijn, en dat de energieinfrastructuur daarom een belangrijke rol gaat spelen in de keuzes voor stedelijke en economische ontwikkelingen (net zoals mobiliteit en water).

Anticiperen op een ruimtelijk sturend hoofdnet voor duurzame energie

De ruimtelijke opgave die verbonden is aan de energietransitie, draait voor een belangrijk deel om een ruimtebehoefte voor opwekking, opslag, transport en conversie, en om het afstemmen van stedelijke en economische ontwikkelingslocaties op het energienet. Dat leidt tot de opgave om bestaand ruimtegebruik te structureren, transformeren en intensiveren, en om nieuwe ruimte te creëren. Over hoeveel hectares het gaat en welke eisen daaraan worden gesteld, hangt af van keuzes die voor een belangrijk deel nu nog niet gemaakt kunnen worden, maar waar wel op moet worden geanticipeerd.

Deels gaat het om het creëren van nieuwe ruimte voor het energiesysteem. De Regionale Energiestrategie die rond deze tijd wordt samengesteld, zal uitspraken doen over zoekgebieden, met 2030 als richtjaar en een doorkijk naar 2050.

Grote energievragers zullen bovendien via korte lijnen op de hoofdverbindingen in het nationale energienet moeten worden aangesloten. Deze hoofdstructuur voor energie bestaat uit de bestaande 380kV-hoogspanningsleidingen, de uitbreiding daarvan met een leiding door Noord-Holland richting Groningen als daarvoor wordt gekozen, en de aardgasleiding uit Groningen die in de toekomst omgevormd lijkt te kunnen worden tot een transportleiding voor waterstof. Ook ligt er een opgave voor de aanleg en uitbreiding van het CO2-netwerk. Dat moet voorzien in afvang, opslag en gebruik in de tuinbouw en door de industrie. Op regionaal niveau speelt de opgave voor de uitbreiding van het regionaal warmtenet.

Versterken en benutten van de hoofdstructuur in het energienet tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen

Bij de monding van het Noordzeekanaal wordt op zee opgewekte windenergie geschakeld aan het (inter) nationale hoofdnet voor energie. Vandaaruit wordt deze energie verder verspreid over de regio en verder. Om die reden is een van de bestuurlijke uitgangspunten dat het Noordzeekanaalgebied hét knooppunt voor duurzame energie in de Metropoolregio moet worden. Dat sluit aan op de Nationale Omgevingsvisie, die stelt dat bij de aanlandingsplekken actief ruimte wordt geboden aan (nieuwe) energie-intensieve industrie. Die keuze neemt niet weg dat ook in Flevoland grote hoeveelheden windenergie worden opgewekt en dat ook daar goede kansen liggen voor energiegerelateerde functies en grote energieverbruikers.

De windparken in en om de regio leveren aan het hoofdnet voor elektriciteit, maar andersom is de regio ook afhankelijk van het hoofdnet om een stabiele energievoorziening te waarborgen, ook als wind en zon tijdelijk minder opleveren. Beide functies (toevoer en afvoer) vragen versterking van de transportcapaciteit, waarbij vooral de hoofdverbinding voor stroom tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen kansen oplevert. Momenteel wordt ook gedacht aan doorvoer van elektriciteit uit windenergie die aan land komt nabij de Eemshaven in Groningen, via Flevoland. De aanwezigheid van een tweede hoofdverbinding tussen de Metropoolregio Amsterdam en Groningen versterkt die structuur verder: de hoofdleiding voor aardgas, die vanaf 2030 op grote schaal voor waterstof lijkt te kunnen worden gebruikt.

Deze hoofdstructuur levert een ruimtebehoefte op voor energievoorzieningen (ook voor bijvoorbeeld opslag van elektriciteit en conversie) en vestigingskansen voor grote energieverbruikers. Bestaande voorzieningen zoals de Máximacentrale in Lelystad en initiatieven van bestaande grote energieverbruikers zoals Tata Steel zijn daar belangrijk bij.

Toewerken naar een geïntegreerd hybride systeem dat verschillende duurzame bronnen integreert

Bestuurlijk is het uitgangspunt vastgesteld op een inzet om energieneutraal of energieleverend te ontwikkelen. De energietransitie zal daarnaast doorwerken in de bestaande woningvoorraad. Op het schaalniveau van de wijk en buurt en hoger, is de opgave om te komen tot een 'hybride energiesysteem'. Zo'n hybride systeem integreert verschillende bronnen, koppelt vraag en aanbod en voorziet in opslag in één systeem. Dat moet een geïntegreerd systeem zijn; het ontstaan of voortbestaan van parallelle systemen (zoals een gasnet en een warmtenet) is niet wenselijk. In een hybride energiesysteem worden korte ketens gelegd tussen leveranciers en afnemers van stroom en warmte. Het onderscheid tussen beide vervaagt.

De overgang naar zo'n geïntegreerd hybride energiesysteem vraagt nog veel denkkracht en innovatie. Onderzoek daarnaar door onder meer TNO staat in de steigers. Net als voor het hoofdnet geldt dat er een ruimtelijk sturende werking van kan uitgaan: ruimte creëren, structureren, intensiveren en transformeren. Elementen die op wijk- en buurtniveau een rol spelen, zijn:

- isolatie en andere vormen van energiebesparing in de bestaande voorraad.
- het gebruik van lagetemperatuurwarmte uit duurzame bronnen voor warmtenetten.
- innovaties voor opwekken van warmte (bijvoorbeeld onder de weg, of uit oppervlaktewater),
- kleinschalige energiewinning en -opslag: als gevolg van Europese wetgeving zullen lokale energiecoöperaties steeds belangrijker worden. Zij zullen worden ondersteund door zogenaamde independent aggregators. Die leggen de verbinding met het landelijke net om een stabiele energielevering mogelijk te maken. Dit vereist niet alleen aanpassing van de laagspanningsnetten, maar ook van een marktmodel dat uitwisseling mogelijk maakt.

Bij deze overgang naar een duurzaam energiesysteem moet worden gewaakt voor het ontstaan van energiearmoede.

Aanleg van een vierde hyperconnectiviteitshub voor datacenters

De ruimtebehoefte voor datacenters is geraamd op 250 hectare tot 2030, uitgaand van enkellaags bouwen. Deze oppervlakte komt overeen met de benodigde stroomcapaciteit van 2500 MVA. Van de 250 hectare zal naar verwachting 60% gebruik willen maken van hyperconnectiviteit. Op dit moment is dat beschikbaar op drie locaties in de regio: Schiphol Rijk, Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Science Park. Voor de toekomst is dat niet voldoende.
Een vierde hyperconnectiviteitshub vraagt om een extra load pocket (een uitbreiding op het elektriciteitsnet waarmee een datacenter kan worden gevoed). De realisatietermijn daarvan bedraagt zeven tot tien jaar. Daarnaast zijn forse investeringen nodig door het bedrijfsleven in digitale infrastructuur. Uit onderzoek komt een voorkeur naar voren voor een locatie bij Almere-Zeewolde, maar ook een alternatief in IJmond is nog in beeld.

4. Verstedelijking en het systeem van water en bodem

Veel opgaven op het raakvlak van verstedelijking en het systeem van water en bodem komen voort uit de noodzaak om de regio te wapenen tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Dat gaat vooral om bescherming tegen wateroverlast en overstromingen, en de permanente beschikbaarheid van voldoende zoetwater, ook bij langdurige droogte. Klimaatadaptiviteit en waterrobuustheid moeten vanzelfsprekende onderdelen worden van ruimtelijke keuzes voor stad en land. Ook de bodemsoort en bodemkwaliteit worden meer dan voorheen sturend voor het ruimtegebruik. Dat speelt in het bijzonder in gebieden waar bodemdaling moet worden vertraagd of tegengegaan en bij de toekomst van de grondgebonden landbouw.

De klimaatverandering manifesteert zich in deze regio misschien wel het duidelijkst in het watersysteem. Het systeem is in zijn huidige vorm niet berekend op de grotere extremen waar de regio mee te maken krijgt. Dat gaat zowel om langdurige droogte als hevige neerslag. Het watersysteem moet veerkrachtiger en robuuster gemaakt worden.

Daarmee worden klimaatadaptatie en water steeds belangrijker voor de keuzes in het ruimtelijk domein. Dat vraagt van de regio ten eerste een adaptieve ontwikkeling, die het mogelijk maakt om snel in te spelen op veranderende verwachtingen of omstandigheden, en ten tweede een waterrobuuste ontwikkeling, die het mogelijk maakt om snel en adequaat in te grijpen in geval van dreigende wateroverlast of waterschaarste en de gevolgen van zo'n crisis beperkt.

Omdat we nog niet weten hoe lang het klimaat blijft veranderen en in welk tempo, moeten ruimtelijke ontwikkelingen ook op korte termijn worden getoetst aan alle scenario's voor de lange termijn. Zo kunnen ingrepen vermeden worden die op lange termijn tot grote extra risico's of kosten zullen leiden, en blijven verschillende ontwikkelpaden open.

De noodzaak van een klimaatadaptieve en waterrobuuste ontwikkeling werkt door in alle ontwikkelings- en inrichtingskeuzes in de regio. Het is een voorwaarde voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving.

Risico's van overstroming beperken
Bij het beperken van risico's van overstromingen staat de meerlaagse veiligheid centraal. Tot nu toe was er vooral aandacht voor de bouw van sterke waterkeringen (laag 1). In de toekomst moet dit gebeuren in samenhang met een waterbestendige ruimtelijke inrichting (laag 2) en een adequate crisisbeheersing (laag 3). Dit betekent:

- Gebieden met verhoogde overstromingskans óf vrijwaren van verstedelijking, óf bebouwen op een wijze die bestand is tegen hoogwater (bijvoorbeeld drijvend of verhoogd). Dit geldt in het bijzonder voor gebieden die met diepe overstromingen te maken kunnen krijgen. Bij een relatief hoog risico op overstroming met geringe diepte, kunnen ook maatregelen zoals ophoging van de bodem worden getroffen.
- Kwetsbare functies en infrastructuur niet situeren in gebieden met een hoge overstromingskans en een hoge overstromingsdiepte, en/of extra beschermen tegen overstromingen.
- Ruimte behouden voor het versterken (verhogen en/of verbreden) van waterkeringen. Keuzes voor verstedelijking kunnen aanleiding geven voor nieuwe versterkingen, bovenop wat al is afgesproken, als de toename in de economische waarde van een gebied om een hoger beschermingsniveau vraagt.

Ruimte reserveren voor waterberging
Zowel in het hoofdwatersysteem, het regionaal watersysteem, de polders als in stedelijk gebied is ruimte nodig om water op te vangen in periodes van hevige neerslag of grote toevoer.

In het hoofdwatersysteem functioneert het Markermeer als waterbuffer. Overtollig water kan hiernaartoe geleid worden, bijvoorbeeld als de waterstand hoog is en afvoer naar zee niet of onvoldoende kan plaatsvinden. Die functie moet intact blijven. Daarnaast hebben het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal beide extra ruimte nodig om water tijdelijk naar af te voeren in periodes van een grote watertoevoer. Voor beide kanalen zijn verschillende zoekgebieden in beeld: ten noorden of ten zuiden van het Noordzeekanaal, en ten oosten of ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal (waarbij de westelijke locatie buiten de Metropoolregio ligt). Gebieden die hiervoor in aanmerking komen, blijven gevrijwaard van verstedelijking. Wel is recreatief medegebruik denkbaar.

Ook in het onderliggend watersysteem is meer bergingscapaciteit noodzakelijk. Het lokaal vasthouden van water in de haarvaten van het regionale watersysteem of in polders is vaak het meest effectief. Maar verspreid over de regio kunnen ook specifieke waterbergingsgebieden aan het regionale systeem nodig zijn.

De opgave om meer water te kunnen bergen, geldt ook voor stedelijk gebied. Ontwikkelingen zijn waterneutraal. Dat wil zeggen dat nieuwe woon- en werklocaties geen extra belasting met zich meebrengen voor het watersysteem op het gebied van veiligheid en waterkwantiteit, maar ook waterkwaliteit. Regenwater dat op de woon- en werklocaties valt wordt ter plekke vastgehouden en vertraagd afgevoerd, zodat overtollig water tijdens piekperioden niet wordt afgewenteld op het watersysteem en geen schade wordt veroorzaakt aan vastgoed en infrastructuur.

Water beschikbaar houden, ook tijdens droogte
Het groeiende aantal woningen en bedrijven leidt tot een stijgende vraag naar drinkwater. Zo schatten de waterleidingbedrijven in dat ze voor de Utrechtse Heuvelrug (waaronder 't Gooi) rond 2040 zo'n 30% meer drinkwater moeten winnen, terwijl er nu al water wordt gewonnen in gebieden waar dat vanuit een oogpunt van natuur en klimaatadaptatie niet of niet in die mate wenselijk is (zoals 't Gooi). Ook de eventuele overgang naar waterstof in het energiesysteem vraagt om veel water.

Bij de locatiekeuze van watervragende functies zoals datacenters en industrieën moet rekening worden gehouden met de beschikbaarheid van water. Dat geldt ook bij landschappelijke maatregelen zoals het vernatten van veenweidegebieden. Daarnaast is het van belang om in de toekomst de behoefte aan zoetwater te verminderen en bestaande reservoirs in en om de regio (waarvan het Markermeer het grootste is) intact te houden.

De opgave om voldoende water beschikbaar te houden krijgt extra urgentie door de klimaatverandering. Daardoor krijgen we vaker te maken met lange periodes van droogte. Dat benadrukt de noodzaak om voldoende water beschikbaar te houden en de behoefte aan water structureel te verminderen.

Verbeteren van de waterkwaliteit
Een goede kwaliteit van het water is belangrijk voor de natuur, maar ook voor de leefbaarheid en de volksgezondheid. Op dit moment worden de normen van de Kaderrichtlijn Water op veel plaatsen niet gehaald. Verstedelijking en klimaatverandering (met bijbehorende droogte en verzilting) kunnen leiden tot een verdere vermindering van de waterkwaliteit.
De waterkwaliteit hoeft niet overal hetzelfde te zijn. Van belang is dat er in het watersysteem een ordening ontstaat van schoon naar minder schoon water en van zilt naar zoet water, en dat deze ordening met het bestaande en verwachte ruimtegebruik is afgestemd. De behoefte aan zoet water neemt bijvoorbeeld af als het grondgebruik in verziltende gebieden op die verzilting kan worden afgestemd. Dat speelt in het bijzonder in veenweidegebieden. In combinatie met de opgave om de bodemdaling tegen te gaan, vraagt dat van agrariërs om na te denken over andere teelten.
De inrichting van de stad kan bijdragen aan de waterkwaliteit door plekken met een hoge gebruiksdruk in en naast het water (denk aan steigers, vaarroutes, drijvende objecten) af te wisselen met rustige natuurvriendelijke plekken in en op het water. Maar ook het bouwrijp maken zonder drainage op klei- en veengronden bevordert de waterkwaliteit.

Bodemdaling tegengaan
Daling van veenweidegebieden levert een grote bijdrage aan de uitstoot van CO2 in de regio en vraagt bij ongewijzigde agrarisch gebruik om een steeds diepere bemaling. De bodemdaling moet daarom worden tegengegaan. Dat heeft gevolgen voor het ruimtegebruik. Verstedelijking is op deze slappe bodemsoort niet het meest voor de hand liggende alternatief. Een inrichting met behoud van de landbouwfunctie, maar dan natuurinclusief en met gesloten kringlopen, of natuurontwikkeling liggen meer voor de hand. Combinaties met recreatie zijn goed denkbaar. In andere bodemdalingsgevoelige gebieden, zoals in Flevoland dat te maken heeft met een inklinkende kleibodem, kan verstedelijking wel een optie zijn. Dit zou voor de lange termijn echter wel leiden tot een grote opgave voor onderhoud en beheer.

Kringlooplandbouw
pm, in relatie met bodemdaling, verzilting, groene diensten, bodemuitputting, range van hyperlokaal tot hyperglobaal. Voedsel als kans om stad en land met elkaar te verbinden.

5. Verstedelijking en het ecologisch systeem

Afronden Nationaal Natuurnetwerk
Het ecologische systeem in de regio gaat over de biodiversiteit op land en in het water, binnen en buiten natuurgebieden. De Metropoolregio omvat twee Nationale Parken (Zuid-Kennemerland en Nieuw Land) en een aantal andere Natura 2000-gebieden (gesitueerd langs de kust, in Gooi- en Vechtstreek, Markermeer-IJmeer, Zaanstreek en Waterland). Samen met andere natuurgebieden en -verbindingen vormen zijn het Nationaal Natuurnetwerk in de regio. De vastgestelde ambitie is om dit netwerk in 2027 te voltooien. Om die ambitie te bereiken, is een versnelling van de natuurontwikkeling noodzakelijk.

Ecologische kwaliteit borgen van Natura 2000-gebieden en andere delen van het Nationaal Natuurnetwerk
Nationaal, en voor wat betreft de Natura 2000-gebieden ook internationaal, is bepaald dat in het Nationaal Natuurnetwerk het leefgebied voor aangewezen dier- en plantsoorten niet mag worden aangetast. Dat stelt ook eisen aan de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving. De stikstofdepositie als gevolg van ruimtegebruik in de omgeving van Natura 2000-gebieden die daar gevoelig voor zijn (in het bijzonder de veengebieden en de duinen), moet worden teruggedrongen. Het terugdringen van de stikstofdepositie is tegelijk een voorwaarde om ruimte te creëren voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Vergroten biodiversiteit in de stad en in agrarisch gebied
Ook het stedelijk gebied draagt bij aan de biodiversiteit in de regio. Die bijdrage kan worden vergroot door de groenstructuren in de stad, maar ook door natuurinclusief te bouwen en inwoners en bedrijven te stimuleren om tuinen, balkons en daken te vergroenen. In agrarisch gebied kunnen vormen van agrarisch natuurbeheer en natuurinclusieve landbouw bijdragen aan de biodiversiteit, bijvoorbeeld via weidevogelbeheer.

Landschapsinvesteringen combineren met vergroten biodiversiteit
‘Landschapsinclusief ontwikkelen’ biedt uitgelezen kansen om de biodiversiteit te vergroten. Doelen op het gebied van flora en fauna kunnen in ruimtelijke ontwikkelingen worden geïntegreerd, bijvoorbeeld door ecologische verbindingen te verbeteren en bij te dragen aan de afronding van het Nationaal Natuurnetwerk.

Bijlage B

Ontwikkel- en inrichtingsprincipes

De teksten in deze bijlage bevatten de 'ontwikkel- en inrichtingsprincipes' die zijn vastgesteld tijdens de voorbereiding van de Verstedelijkingsstrategie. Ontwikkelprincipes zijn onderdeel van de bestuurlijke uitgangspunten die zijn vastgesteld in BO-MIRT van november 2019. Al deze principes van het BO-MIRT worden in deze bijlage cursief geciteerd. De nummering is die van de bestuurlijke uitgangspunten. Om ze nader te duiden, zijn deze principes op onderdelen verder ingevuld. Deze invullingen komen voort uit eerder gemaakte afspraken of lopende beleidstrajecten (zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid – SBaB en Metropolitaan Landschap) en zijn vastgesteld door de Stuurgroep in haar vergadering van 13 mei 2020.

Principe 1.1
"Rijk en MRA streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel."

Principe 2
"De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. We werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert."

1 Borgen van een goede leefbaarheid

Principe 1.2
"Rijk en MRA houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- gezondheidsrisico's waaraan mensen worden blootgesteld (zoals geluid, hittestress en fijnstof) worden teruggedrongen,
- de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan een gezonde leefomgeving, sociale interactie én een aantrekkelijk vestigingsmilieu,
- het lokale voorzieningenniveau wordt op een aanvaardbaar peil gehouden of gebracht, ook in gebieden waar dat onder druk staat (zoals in kleinere kernen in het landelijk gebied),
- de beschikbaarheid en robuustheid van voldoende groen in de wijken en op korte afstand wordt bevorderd.

2 Stad en landschap worden in samenhang ontwikkeld

Principe 3
"De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Waarden en kansen van het landschap op het gebied van bijvoorbeeld water, bodem, erfgoed, natuur, recreatie en beleving zijn intrinsiek onderdeel bij alle ontwikkelingskeuzes, en ook het landschapsbeheer wordt daarbij betrokken, zodanig dat een bijdrage wordt geleverd aan een gezonde leefomgeving én een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven.
- Waar en wanneer nieuwe bouwlocaties (voor functies als wonen, werken, infrastructuur, energie) buiten stedelijk gebied gevonden moeten worden, zijn landschappelijke kwaliteiten bepalend voor de locaties en begrenzingen.
- Als ruimtelijke ontwikkelingen niet binnen bestaand stedelijk gebied plaats kunnen vinden, nemen de regionale partijen een houding aan van ruimhartige compensatie van de vermindering van oppervlakte en aantasting van landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten.[13]
- Vanaf iedere woning is een aantrekkelijk landschap binnen vijftien minuten fietsen bereikbaar.
- Aan stedelijke ontwikkelingen worden investeringen in een aantrekkelijk landschap gekoppeld.
- Ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap dienen altijd meerdere doelen, bijvoorbeeld op het gebied van de waterhuishouding, het klimaat, de stikstofdepositie, de kringlooplandbouw, de biodiversiteit, de recreatie, het erfgoed of de bodemdaling.

3 Te ontwikkelen woonmilieus zijn divers, leefbaar en sociaal-inclusief

Principe 4.3
"Rijk en MRA verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Op ontwikkelingslocaties worden woningen gebouwd in verschillende prijsklassen, waaronder voldoende betaalbare woningen, en in verschillende woningtypen in aansluiting op de woningbehoefte (tenzij het om een locatie met een zeer beperkt aantal woningen gaat).
- Waar eenzijdigheid in de woningvoorraad of bevolkingssamenstelling de kansengelijkheid in de regio bedreigt, doorbreken we dat door bij de woningbouw in of nabij dergelijke clusters slim te programmeren in woningtypen, voorzieningen en hun ontsluiting.
- Woonomgevingen nodigen uit tot een gezonde levensstijl, onder meer door voldoende groen en

goede wandel- en fietsvoorzieningen.
- Bij locatiekeuzes voor woningbouw, infrastructuur en werklocaties wordt gezocht naar toekomstbestendige maatwerkoplossingen, waarbij altijd de vraag centraal staat hoe we kunnen borgen dat mensen gezond, veilig en prettig kunnen wonen.
- Waar door verdichting de druk op de groenvoorzieningen toeneemt, worden de kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van het groen vergroot.

4 Stedelijke ontwikkelingen en investeringen in mobiliteitssystemen versterken elkaar in een samenhangend en evenwichtig mobiliteitsnetwerk

Principe 4.1
"Rijk en MRA realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI".

Principe 4.2
"Rijk en MRA realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer".

Principe 5.1
"Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten we vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken".

Principe 5.2
"Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd."

Principe 5.3
"We zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit ('smart mobility') en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend 'daily urban system'."

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:
- bij de verdeling van woon- en werkprogramma's nabij openbaar vervoer hanteren we een onderscheid tussen:
  - multimodale knooppunten: direct bereikbaar per bus, trein én metro, met (aanwezig of in potentie) een hoogstedelijk gemengd milieu en een zwaar economisch programma;
  - stadsharten: direct bereikbaar per bus en per trein of metro, met een hoogstedelijk gemengd milieu en groeimogelijkheden voor het economische programma;
  - haltes: direct bereikbaar per trein of metro met een stedelijk woonmilieu of met potentie voor een licht commercieel programma.

Het RO/EZ-kader, opgenomen in de bijlagen, bevat een programmatische invulling in bandbreedtes van het woon- en het werkprogramma.

Voor de uitwerking van het mobiliteitsnetwerk voegen we hier de zes principes aan toe die voortkomen uit het programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Deze worden in de eerstvolgende Programmaraad van SBaB ter vaststelling aangeboden (14 mei a.s.).
1. we benutten de kracht van de modaliteiten en we faciliteren verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen met hun eigen voorkeursmodaliteiten:
   - lopen, fiets en openbaar vervoer als basis in binnenstedelijk gebied,
   - openbaar vervoer primair op relaties tussen de grote steden en op de economische kerncorridors,
   - de auto als basis voor overige relaties;
2. we transformeren naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem;
3. we stellen de reiziger/verlader centraal; denken van deur-tot-deur;
4. we creëren vloeiende overgangen tussen schaalniveaus en tussen modaliteiten;
5. we werken aan leefbare (binnen)stedelijke gebieden met een focus op voorzieningen voor wandelen, fiets en openbaar vervoer;
6. we benutten de bestaande infrastructuur optimaal.

5 De ontwikkeling van economische centra en andere werklocaties draagt bij aan een veerkrachtige, schone en inclusieve MRA-economie

Principe 6.1
"Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is".

Principe 6.2
"Rijk en MRA houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden".

Principe 6.3
"Rijk en MRA ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen".

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- De ruimtelijk-economische ontwikkeling draagt bij aan de internationale concurrentiekracht en het innovatievermogen van de regio en van Nederland.
- Werkgelegenheid en arbeidsmarkt in de regio sluiten op elkaar aan. De druk op de ruimte mag er niet toe leiden dat voor veel praktisch geschoolden passende werkgelegenheid niet meer op een snelle en betaalbare manier bereikbaar is.
- In de overgangsperiode naar een circulaire economie houden we rekening met een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de 'oude' als de circulaire economie nodig zijn. Dit kan betekenen dat er strategische ruimtereserveringen worden gemaakt, en de aanwezige milieuruimte op die locaties nodig blijft en mogelijk wordt uitgebreid.

6 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan de versnelling van de energietransitie

Principe 7.1
"Rijk en MRA zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen".

Principe 7.2
"Rijk en MRA accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden".

Principe 7.3
"Rijk en MRA houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking".

Principe 7.4
"Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA".

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- De capaciteit van de energieinfrastructuur (opwekking, transport, conversie, opslag) wordt meegewogen in de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkelingslocaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte omslag naar een 'geïntegreerd hybride energiesysteem' dat meerdere duurzame energiebronnen en modaliteiten (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) benut en vraag en aanbod ook op wijk- en buurtniveau koppelt.
- Met name grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie gewonnen wordt en nabij de hoofdverbindingen in het energienet tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen (voor elektriciteit en mogelijk ook voor waterstof, als de huidige aardgasleiding wordt omgevormd tot waterstofleiding).
- Op plekken en in gebieden die een rol spelen in het toekomstige energiesysteem of daarvoor (na afweging in het Verstedelijkingsconcept) in aanmerking komen, kunnen strategische ruimtereserveringen worden gemaakt. De aanwezige milieuruimte blijft daar in stand en wordt mogelijk uitgebreid.

- Voor nieuwe datacenters die gebruik maken van hyperconnectiviteit wordt één locatie in de regio aangewezen van maximaal 150 hectare. Bij de locatiekeuze voor deze en andere nieuwe datacenters is de beschikbaarheid van voldoende koelwater een voorwaarde (tenzij voor een innovatieve, niet-watergekoelde oplossing wordt gekozen).

7 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een klimaatbestendige metropoolregio

Principe 7.5
"Rijk en MRA verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Nieuwe locaties en herstructureringsgebieden voor wonen en werken worden klimaatbestendig en waterneutraal ontwikkeld: regenwater wordt ter plekke vastgehouden en vertraagd afgevoerd, hittestress wordt tegengegaan en de schade bij mogelijke overstromingen blijft beperkt.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen vinden alleen plaats op locaties waar ze te combineren zijn met een robuust en toekomstbestendig systeem van water en bodem. Dat betekent onder meer dat niet wordt gebouwd in gebieden met een relatief hoge kans op overstromingen met een relatief grote diepte, tenzij gebouwd wordt op een wijze die bestand is tegen zo'n overstroming. Dat geldt in het bijzonder voor kwetsbare functies zoals datacenters, ziekenhuizen en vitale infrastructuur.
- Ontwikkelingen dragen zo mogelijk bij aan het tegengaan en vertragen van de bodemdaling.
- Er wordt voldoende ruimte gecreëerd voor tijdelijke waterberging in natte periodes, zowel in polders als aan het regionale watersysteem en het hoofdwatersysteem.
- Er wordt voldoende water vastgehouden of opgeslagen, zodat er ook in lange periodes van droogte voldoende zoetwater beschikbaar blijft voor natuur, drinkwater en landbouw. Nieuwe functies die veel water vragen worden gesitueerd op een locatie waar voldoende water in de nabijheid aanwezig is.

Bijlage C

Gemaakte afspraken

Uitkomsten BO Leefomgeving 8 juni 2020

(bron: brief van de minister van BZK aan de Tweede Kamer, 25 juni 2020, kenmerk 2020-0000381130)

Met de verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (MRA) zetten Rijk en regio de koers uit naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke MRA in 2050. Een polycentrische ontwikkeling van de MRA met elkaar versterkende kernen vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling. Hiervoor creëren Rijk en regio gezamenlijk en integraal randvoorwaarden en maken keuzes op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie en leefbaarheid.
Er zijn afspraken gemaakt over de polycentrische en evenwichtige ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid tot 2030 in samenhang met bereikbaarheid en de energietransitie tot 2050 in relatie tot de verstedelijking.
De MRA kent een urgente woningbouwopgave. Door de toenemende bevolkingsgroei moet de bouwproductie voor de MRA worden verhoogd naar 175.000 woningen tot 2030 (CBS prognose 2019).
Voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 hebben Rijk en regio afgesproken om in aanvulling op eerder gemaakte afspraken de nadruk te leggen op versnelling van de uitvoering van vastgestelde plannen, plannen in voorbereiding en potentiële plannen tot 2030 en daarbij rekening te houden met de gevolgen voor de bereikbaarheid waarover besloten wordt in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).
Om te voorzien in de toegenomen woningbehoefte zal ik samen met de regionale partners volop meewerken om de jaarlijkse productie van 17.500 woningen te kunnen realiseren en om gezamenlijk de knelpunten, zoals benoemd in de woondeal, weg te nemen. Hierbij sturen we niet alleen op aantallen. We zorgen voor een evenwichtige verdeling van de woningvoorraad over de regio en een nieuwbouwprogramma dat aansluit bij de behoefte met betaalbare woningen voor zowel de lage- als middeninkomens. Ook pakken we de excessen op de woningmarkt aan. Voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 is afgesproken om in samenhang met bereikbaarheid prioriteit te geven aan het ontwikkelen van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, verder het ontwikkelen van de Westkant Amsterdam en aan de oostkant in te zetten op de centrumontwikkeling Almere t/m 2030 en waar mogelijk additionele stappen te zetten ten aanzien van Amsterdam Bay Area.
Er worden niet alleen woningen gebouwd, maar steden en samenlevingen. Voor een evenwichtige ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio en het versterken van de leefbaarheid in bestaande kernen hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk uitvoering te geven aan de beleidsintentie indicatief 10% van de werkgelegenheidsgroei in de periode 2020-2030 evenwichtig te spreiden over de stadsharten van

Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Zaanstad, Purmerend en Lelystad. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan het zo optimaal mogelijk benutten van het bereikbaarheidssysteem, inclusief OV-knooppunten en (OV-)infrastructuur en het beter bereikbaar maken van arbeidsplaatsen voor met name praktisch en middelbaar opgeleiden in kernen buiten de kernstad.
Voor een duurzame MRA zijn tot 2030 aanzienlijke ingrepen en uitbreidingen nodig in de energie-infrastructuur. Het hoogspanningsnetwerk (150/380KV) kent anno 2020 al capaciteitsproblemen, evenals een aantal onderstations, die nodig zijn voor de regionale stroomdistributie. Het energienetwerk staat dan ook voor de middellange (tot 2030) en lange termijn (2030-2050) niet alle ambities op het gebied van woningbouw, werklocaties en energietransitie toe. Met betrekking tot de energietransitie hebben Rijk en regio afgesproken om de hoofdstructuur van de energievoorziening volwaardig mee te nemen in de afweging bij de verstedelijking en deze te koppelen aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Voor de middellange termijn werken Rijk en regio in nauwe samenwerking met de netbeheerders een selectie van prioritaire no regret maatregelen uit, gericht op het oplossen van capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030. Dit met als doel zoveel mogelijk te voorkomen dat vertraging optreedt en/of keuzes voor prioritering moeten worden gemaakt bij de gebiedsontwikkeling.
De overige keuzevraagstukken voor het verstedelijkingsconcept over energietransitie, de vierde hyperconnectiviteitshub, landschap, water en bodem voor de periode 2030-2050 zullen de komende maanden verder worden uitgewerkt. Het streven is om de besluiten hierover en de verstedelijkingsstrategie in het BO MIRT najaar 2020 vast te stellen. Het besluit over de fasering van grootschalige woningbouwlocaties tot 2050 zullen in samenhang met het bereikbaarheidsprogramma SBaB worden genomen.
De opgaven binnen de MRA voor de (middel)lange termijn hangen in meer of mindere mate samen met opgaven in de aan de MRA grenzende gebieden (Noord-Holland Noord, overig Flevoland, Utrecht, Leidse regio). Waar dit relevant is, zal de Verstedelijkingsstrategie MRA hier aandacht aan besteden of zullen deze worden uitgewerkt in de Omgevingsagenda Noordwest.
Voor het opstarten van de Omgevingsagenda Noordwest is besloten om dit jaar prioriteit te geven aan lopende Rijk-regiotrajecten, zoals de verstedelijkingsstrategieën MRA en MRU, waarin een groot aantal gebiedsgerichte opgaven al worden opgepakt. Zo ondersteun ik ook de NOVI-alliantie Noord Holland bij het opstellen van een Regionale Investeringsagenda's voor het gebied boven het Noordzeekanaal. Rijk en regio hebben afgesproken in januari 2021 te starten met een verkenning van aanvullende gebiedsgerichte opgaven, die mogelijk kunnen landen in de Omgevingsagenda. In het BO Leefomgeving van voorjaar 2021 wordt vastgesteld welke aanvullende gebiedsgerichte opgaven een plek krijgen in de Omgevingsagenda. De Omgevingsagenda Noordwest zal dan in principe in het BO MIRT van najaar 2021 worden vastgesteld.
De verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in de MRU en MRA zijn groot en urgent. Voor de realisatie van de opgaven zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar bij Rijk en regio. Dit vraagt om een reële fasering van de gebiedsontwikkelingen voor de middellange en lange termijn. Daarnaast zullen Rijk en regio moeten bezien in hoeverre extra financiële middelen beschikbaar kunnen komen.

Rijk-regio afspraken BO-MIRT 25 november 2020

Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam

- Rijk en regio constateren een enorme woningbouwopgave in de MRA. Deze woningbouwopgave kan niet worden gerealiseerd, als er geen gezamenlijke maatregelen worden getroffen door zowel het Rijk als de regio op de noodzakelijke randvoorwaarden zoals mobiliteit, bereikbaarheid, economie, energie, klimaatadaptatie, water, ecologie, landschap en inclusiviteit. Deze randvoorwaarden zijn het cement voor de woningbouwopgave. Daarnaast zijn er op korte termijn maatregelen nodig inzake de stikstof en PFAS problematiek, geluidscumulatie en de coronacrisis die de bouwproductie enorm vertragen.
- Een versnelling van de woningbouwopgave betekent ook een versnelling van deze randvoorwaarden.
- Rijk en regio constateren dat de benodigde opgaven op wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, ecologie, klimaatadaptatie, energie, circulaire economie en inclusiviteit vragen om systeemsprongen. Hierbij moet aandacht blijven voor hoge kwaliteit van leven in de MRA en de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap.
- Rijk en regio werken aan deze benodigde randvoorwaarden samen in de verstedelijkingsstrategie, Woondeal en het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarnaast biedt de woningbouwimpuls mogelijkheden om de woningproductie op korte termijn te versnellen.
- Rijk en regio spreken af om richting het BO Leefomgeving en BO MIRT 2021 de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie voort te zetten, ten einde een verstedelijkingsconcept MRA inclusief fasering en investeringsstrategie vast te stellen, waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen in samenhang nader worden uitgewerkt.
- Rijk en regio bevestigen de ingeslagen hoofdkoers van de evenwichtige ontwikkeling van een polycentrische metropoolregio, met tot 2030 de ontwikkeling van 175.000 woningen en de inzet om het beïnvloedbare deel (ca. 10%) van werkgelegenheidsontwikkeling te spreiden over de stadsharten in de MRA. Daarbij geldt een aantal nadere afspraken, te weten:
- Versnelling woningbouw en noodzakelijke randvoorwaarden tot 2030:
  - Rijk (interdepartementaal, coördinatie BZK) en regio besluiten tot het uitwerken in concrete en integrale gebiedsplannen van de versnelde woningbouwontwikkeling 2021-2030 in de stadsharten Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad, inclusief voor deze integrale ontwikkeling cruciale (financiële) randvoorwaarden onder andere op het gebied van bereikbaarheid en energie-infrastructuur. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de programmalijn Bereikbare Steden van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Over de bereikbaarheidsonderdelen vindt besluitvorming plaats binnen SBaB. Deze onderdelen krijgen een plaats in de Uitvoeringsagenda SBaB.
  - Rijk en regio komen met een uitgewerkt voorstel op welke wijze en met welke noodzakelijke randvoorwaarden de woningbouw in de grootschalige locaties Achtersluispolder in Zaanstad, Almere Pampus, station Hoofddorp en westflank in Haarlemmermeer, Havenstad in Amsterdam en Zuidoostflank Amsterdam, die nu gepland staan na 2030, naar voren kunnen worden gehaald, in aanvulling op de reeds afgesproken doelstelling van 175.000 nieuwe woningen tot 2030, zonder deze doelstelling te frustreren en rekening houdend met de (MIRT) onderzoeken die voor deze locaties in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid al lopen.
  - De voortgang van de hiervoor beschreven besluiten wordt besproken tijdens een extra BO Woningbouw in februari-maart 2021 vooruitlopend op de integrale besluitvorming in het BO Leefomgeving voorjaar 2021, en besluitvorming in BO MIRT najaar 2021.
- Water/klimaatadaptatie: o.a. afspraken maken tussen regio en Rijk (ministeries I&W/BZK/EZK/LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op klimaatadaptieve maatregelen bij alle gebiedsontwikkelingen (natuur, landbouw, wonen, bedrijvigheid, energie en infrastructuur) om te voorkomen dat toekomstige schade later onevenredige kosten met zich meebrengt. Daarnaast verkennen Rijk en regio gezamenlijk welke vervolgonderzoeken nodig zijn op het gebied van water en klimaatadaptatie; waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande programma's.
- Landschap en ecologie: o.a. afspraken maken tussen regio (deelnemers MRA) en Rijk (ministerie LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op gezamenlijke belangen, zoals bodemdaling in veenweidegebieden, verbeteren en aanvullen van ecologische verbindingen, stikstofgevoelige N2000,

de landbouwtransitie naar kringlooplandbouw en natuurinclusieve landbouw en het versterken van de biodiversiteit. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande structuren en samenwerkingsverbanden (Veenplan, programma Natuur, bossenstrategie, NOVI gebieden, Stuurgroep Markermeer-IJmeer etc.).

- Energie: Rijk en regio spreken af om het proces voort te zetten om te komen tot een selectie van prioritaire no regret maatregelen gericht op het oplossen van huidige capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030, in relatie tot de in die periode voorgestelde verstedelijkingslocaties en de resultaten daarvan voor te leggen in het BO Leefomgeving van voorjaar 2021;
- Energie: Rijk en regio nemen de hoofdstructuur van de energie volwaardig mee in de afweging bij de verstedelijking van de MRA en koppelen deze aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Waarbij in ieder geval de volgende afwegingen worden geagendeerd voor verdere uitwerking:
  - Het koppelen van wonen, werken, bereikbaarheid aan de beschikbaarheid van energie en netwerken van energie met concrete voorstellen in het verstedelijkingsconcept;
  - Antwoord geven op de vraag of en zo ja waar ruimte is voor conversiefaciliteiten;
  - Uitspraken over de noodzakelijke/wenselijke toevoeging en/of aanpassing van hoofdnetwerken van energie;
- Economisch profiel Almere: Rijk en regio spreken af de komende maanden te verkennen welke gezamenlijke inspanning noodzakelijk is voor het versterken van het kennisprofiel in Almere ten behoeve van de groei van de stad en specifiek de groei van de lokale economie en werkgelegenheid. Indien nodig kan dit leiden tot aanpassing van het Convenant Hoger Onderwijs Flevoland.

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

M.b.t. Netwerkstrategie
Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- De verstedelijking leidt tot een forse groei van de mobiliteit. Het aantal auto- en openbaar vervoerverplaatsingen van, naar en binnen de MRA groeit tot 5,6 miljoen per dag in 2040, dit is een groei van 56% ten opzichte van 2014. Er is sprake van groei van verschillende mobiliteitssystemen: 1. binnen het sterk verstedelijkte gebied, waar openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein), lopen en (elektrische) fiets sterk zijn; 2. tussen steden, waar de trein sterk is en 3. overige verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de MRA, waar de auto sterk is.
- Als gevolg van COVID-19 er op de korte termijn een afvlakking is van de mobiliteitsgroei, maar dat door de sterke ruimtelijk economische ontwikkeling van de MRA richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk zal toenemen.
- Als gevolg van de verstedelijking en de ligging van de Rijksinfrastructuur in de MRA en rond Amsterdam in het bijzonder, deze in toenemende mate gebruikt wordt voor verplaatsingen met herkomst-/bestemming Amsterdam. Dit leidt ertoe dat zowel lokaal als doorgaand verkeer gebruik maken van de beperkte beschikbare capaciteit op de weg en het spoor. Zonder ingrijpende keuzes en maatregelen lopen de netwerken vast en verslechtert de bereikbaarheid van de steden en economische toplocaties (zoals de Zuidas, Schiphol en de Haven van Amsterdam).
- Om de groei de komende jaren op te kunnen vangen dienen de lopende MIRT afspraken uitgevoerd te worden (o.a. ZuidasDok, OV SAAL, A8-A9, Amsterdam Zuid, PHS) en de benodigde stedelijke bereikbaarheidsinvesteringen (lokale fietsnetwerk, uitbreiden BTM) in de MRA uitgevoerd te worden.
- Om een toekomstvaste oplossing voor zowel het (inter)nationale- als het regionale/stedelijke verkeer te bieden is een Netwerkstrategie richting 2040 opgesteld die bestaat uit de volgende hoofdkeuzes voor een samenhangend multimodaal netwerk:
- Een stapsgewijze schaalsprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter) nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden. Deze schaalsprong is nodig omdat het huidige openbaar vervoersysteem de sterke mobiliteitsgroei van, binnen en naar de MRA (69% groei t.o.v. 2014) niet kan opvangen. De eerste stappen zijn onderzocht en uitgewerkt in de MIRT-onderzoeken Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam Bay Area.
- Een stapsgewijs re-design wegennet met het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Een re-design is nodig omdat de Ring A10 bij sterke groei van de automobiliteit tot 2040 van, binnen en naar de MRA (52% groei t.o.v. 2014) niet zowel het doorgaande verkeer als het herkomst-/bestemmingsverkeer kan blijven opvangen. Er is verdiepend onderzoek nodig om de optimale configuratie van maatregelen (fysiek en gedrag) te kunnen bepalen.

- De fiets is een belangrijke en kansrijke modaliteit om de MRA op een duurzame en gezonde wijze bereikbaar en leefbaar te houden. Drie oplossingsrichtingen bieden daarbij potentie: 1) het voltooien van regionale doorfietsroutes, 2) realiseren van aantrekkelijke routes (feederroutes) naar OV-knopen voor verbetering ketenreis en 3) de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij OV-knopen.
- Zet in op hoogwaardige stedelijke en regionale overstapvoorzieningen tussen mobiliteitssystemen (hubs).
- Naast de hoofdkeuzes die impact hebben op doorstroming in de hele MRA zijn er voor weg en OV ook opgaven op specifieke corridors, zoals de A27 van Almere naar Utrecht en de Gooicorridor, die met lokale maatregelen kunnen worden opgelost.

Rijk en regio spreken af:

- In de MRA integraal te werken aan (1) een stapsgewijze schaalsprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter) nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden, (2) een re-design van het wegennet en (3) het benutten van de groeiende potentie van de (e)fiets. Dit gebeurt stapsgewijs en in samenhang met (de fasering in) de verstedelijkingsstrategie. Deze strategie wordt in de MIRT-studies ZWASH en Amsterdam Bay Area gebiedsgericht uitgewerkt.
- Een onderzoek te starten naar het re-design van het (hoofd)wegennet, gericht op het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Dit onderzoek zal voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 inzicht geven in de optimale combinatie van weg-infrastructurele maatregelen en beleidsinzet om het wegennet (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) in de MRA in beweging te houden.
- Voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een multimodaal toekomstbeeld 2040 MRA op te stellen als uitwerking van de Netwerkstrategie. Met als doel de samenhang tussen de modaliteiten, de gebiedsonderzoeken en de transitie naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem verder uit te werken; passend bij de verstedelijkingsafspraken. Binnen dit toekomstbeeld wordt samen met maatschappelijke partners en kennisinstellingen:
  - de regionale bouwsteen voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld;
  - het (door)ontwikkelen van multimodale hubs op stedelijk en regionaal niveau uitgewerkt;
  - verbinding gelegd met het vervolgonderzoek binnen ZWASH en Amsterdam Bay Area (in beide MIRT-studies zal de fiets worden betrokken);
  - verbinding gelegd met raakvlakken als de Verstedelijkingsstrategie MRA, Landelijk OV toekomstbeeld en projecten/studies van Rijk en regio (A27, Hoornse lijn, IJ-oeververbindingen, lokale maatregelen in het kader van autoluw, etc.).

M.b.t. MIRT-onderzoek ZWASH

Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- Het doortrekken van de (metro) Noord/Zuid-lijn (NZL) tot Hoofddorp een goede oplossing is om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk.
- Het doortrekken van de NZL verdere ontwikkeling van de kerncorridor tussen de Zuidas en Hoofddorp als internationaal vestigingsklimaat mogelijk maakt en bijdraagt aan de ontwikkeling van dit gebied als de Internationale Entree van Nederland.
- Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor een toekomstbestendige ontsluiting van de luchthaven Schiphol en het ontlasten van het drukke treinstation.
- Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor diverse grootschalige woningbouwprojecten in zowel de directe omgeving van station Hoofddorp als in de hele Haarlemmermeer en aansluit op de ontwikkeling van 50.000 arbeidsplaatsen in de Haarlemmermeer binnen de invloedsfeer van de kerncorridor (inclusief Schiphol).
- Het sluiten van de Ringlijn randvoorwaardelijk is om de gebiedsontwikkeling in HavenStad met 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen mogelijk te maken, en bijdraagt aan het scheiden van verkeersstromen in het OV (in het bijzonder in de Schipholspoortunnel) en zo aan een verbeterde nationale en regionale bereikbaarheid.
- De Airportsprinter een belangrijke rol kan vervullen in het OV-netwerk, maar minder kansen biedt voor woningbouw en ontvlechting in het netwerk om capaciteit op het spoornetwerk vrij te spelen op de lange termijn.
- Dat een airportsprinter-station 'HavenStad' geen toekomstbestendige optie is voor na 2040, zonder omvangrijke investeringen in het onderliggend tramnetwerk.
- De OV-onderwerpen voldoende uitgewerkt zijn om een verkenning te starten, maar dat het zicht op 75% financiering ontbreekt.
- Voor de onderzochte wegmaatregelen geldt dat uitbreiding van de wegcapaciteit voor een aantal wegvakken tot een verbetering van de doorstroming leidt, en de onderzochte pakketten

tot een vermindering van de capaciteitsknelpunten in het gebied leidt, maar nog onvoldoende tot een oplossing van de knelpunten.
- Toekomstige investeringen nodig blijven om deze knelpunten op de weg op te lossen.
- Er nog informatie ontbreekt en dat dit vraagt om verdere verdieping in een vervolgonderzoek naar de wegmaatregelen.

Rijk en regio spreken af om:
- Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp als afgerond te beschouwen en de conclusies vast te stellen.
- Er nu geen middelen beschikbaar zijn om een startbeslissing te kunnen nemen voor de voorkeursalternatieven doortrekken Noord/Zuidlijn Amsterdam Zuid – Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Isolatorweg – Amsterdam Centraal voor een totaalbedrag van € 4,7 miljard.
- Partijen om geen tijd te verliezen wel inhoudelijk doorwerken om een startbeslissing voor te bereiden.
- Gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets.
- Een verdiepend onderzoek uit te voeren naar de optimale combinatie van weg infrastructurele maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor, met nauwe afstemming met het onderzoek naar beleidsinzet en maatregelen op systeemniveau binnen de programmalijn Netwerkstrategie MRA.
- De onderdelen verstedelijking, OV, fiets en weg in de programmaraad weer bij elkaar te brengen richting het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021, zodat integrale besluitvorming plaats kan vinden.

M.b.t. MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area

Rijk en regio constateren en concluderen dat:
- Er een grote woningbouwbehoefte in de MRA is van 250.000 woningen tot 2040 en dat de oostkant van de MRA een substantiële bijdrage levert aan deze woningbouwopgave, zoals in de verstedelijkingsstrategie is opgenomen.
- De woningbouwopgave tot 2030 vooral gericht is op het realiseren van een substantieel aantal woningen in IJburg en Almere, waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt op het creëren van woon-werkmilieus in het Almeerse stadshart, door verdichting rond station Almere Centrum. De overige opgave focust zich op het toevoegen van woonmilieus rond de bestaande Almeerse stations en het versterken van de bestaande buurten.
- Na 2030 de grootste verstedelijkingsambitie rondom Almere Pampus ligt. Dat levert een belangrijke bijdrage aan de grote woningbehoefte in de MRA na 2030, en er wordt nog gekeken naar mogelijkheden om deze verstedelijkingsambitie te versnellen.
- Er een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is uitgevoerd, waarbij een integrale ontwikkelstrategie voor dit gebied is opgesteld. Vertrekpunt hiervoor vormen de RRAAM-afspraken uit 2013.
- De fiets en het onderliggende OV-netwerk een belangrijk onderdeel zijn van de ontwikkelstrategie voor de Oostflank en bijdragen aan een mobiliteitstransitie.
- Om een (substantieel) aantal woningen aan de oostkant van de MRA toe te voegen is een goede bereikbaarheid met alle modaliteiten van belang. In het onderzoek zijn verschillende OV-varianten onderzocht, waaronder een IJmeerverbinding en de verbetering van het bestaande spoor. In het onderzoek zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de weginfrastructuur in beeld gebracht, waarbij gebleken is dat er knelpunten zijn. Wegmaatregelen zijn in deze fase nog niet onderzocht.
- Uit de Mini-MKBA blijkt dat een IJmeerverbinding, bij de in dit onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken een maatschappelijke meerwaarde heeft. In de ontwikkelstrategie is uitgegaan van de bouw van ca. 100.000 woningen en de realisatie van ca. 40.000 arbeidsplaatsen in het gebied, waarvan 75.000 woningen en 35.000 arbeidsplaatsen in Almere.
- Los van alle ruimtelijke ontwikkelingen zijn maatregelen noodzakelijk om het ecologische systeem van het IJmeer/Markermeer te herstellen en bij te dragen aan de totstandkoming van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES). Met financiering door onder andere organisaties voor natuur en ecologie, zoals de partijen in de Stuurgroep Markermeer en IJmeer (SMIJ). Dit is conform eerdere afspraken in de RRAAM bestuursovereenkomst. Het Rijk investeert met enkele projecten zoals Markerwadden, Oostvaardersoevers en NH Markermeerkust, al in het verbeteren van de ecologische kwaliteit en zal dat ook in de toekomst doen.*

Rijk en regio spreken af om:
- Het rapport 'Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area' met daarin de (tussen) resultaten en conclusies van het MIRT-onderzoek vast te stellen en daarmee het onderschrijven van:

1. De integrale ambities rond verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en ecologie in dit gebied.
2. De noodzaak en uitgangspunten voor de verdichting in Almere, versnelling Almere Centrum en de realisatie van Almere Pampus om daarmee een bijdrage te leveren aan de grote woningbehoefte in de MRA.
3. De IJmeerverbinding in de vorm van een light railverbinding, bij de in het onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken (ca. 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen), een kansrijke oplossing vormt om bij te dragen aan de hoofdopgaven van het programma SBaB en aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA.
4. De noodzaak van investeringen in natuur en ecologie in en rond het IJmeer/Markermeer.

- Het MIRT-onderzoek voort te zetten en voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een gefaseerde en adaptieve ontwikkelstrategie af te ronden en te komen tot een integrale en robuuste afweging op het gebied van wonen, werken, ecologie, natuur, landschap, recreëren en bereikbaarheid (o.a. OV-systeemkeuze), in relatie met de hoofdopgaven van het programma SBaB en de verstedelijkingsstrategie.
- Dat voldoende nieuwe werkgelegenheid een essentiële voorwaarde is voor een goede balans in de stad en een evenwichtige gebiedsontwikkeling. Hier ligt een gezamenlijk opgave voor de regio en het rijk.
- In het vervolgonderzoek in ieder geval aandacht te besteden aan de benodigde fiets-, weg- en OV-maatregelen in relatie tot (de fasering van) de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (verstedelijkingsstrategie).
- Als onderdeel van de ontwikkelstrategie een financieel beeld te ontwikkelen, met een overzicht van de kosten, baten en (alternatieve) bekostiging van de maatregelenpakketten.
- Als eerste stap om de doorstroming op de A27 te verbeteren, de regio zal werken aan de realisering van de Quick Win A27, aansluiting Eemnes. Een reconstructie van het kruispunt onderaan de afrit Eemnes, draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer op de A27. De kosten hiervan zijn geraamd op € 2,4 – 3 miljoen (incl. btw). De Rijksbijdrage bedraagt maximaal € 1,5 miljoen (incl. btw). De realisatie is voorzien in 2022.
- Als tweede stap wordt gestart met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en het leveren van een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het HOV. De scope van de MIRT-verkenning zal integraal binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid worden ingebed. Hierover zullen Rijk en regio gezamenlijke afspraken maken in de startbeslissing. De investeringskosten voor een verbreding zijn geraamd op € 29 miljoen (incl. btw). De regiobijdrage bedraagt 25%.

Uitkomsten BO Leefomgeving 21 april 2021

(bron: brief van de minister van BZK aan de Tweede Kamer, 7 juni 2021, kenmerk 2021-0000281596)

Rijk en regio hebben gezamenlijk de ambitie om de grote verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio Amsterdam en Metropoolregio Utrecht versneld te realiseren. Dit is een complexe opgave, die alleen haalbaar is wanneer wordt voldaan aan een groot aantal randvoorwaarden op het gebied van betaalbaarheid, investeringscapaciteit corporaties, stikstof aanpak, geluidscumulatie, leefbaarheid, bereikbaarheid waaronder schaalsprong OV, energietransitie, klimaatadaptatie en landschappelijke ontwikkeling. Rijk en regio zien dat hiervoor meer middelen én een transitie van een projectgerichte financiering naar gezamenlijke en adaptieve, meerjarige, programmatische bekostiging nodig zijn. Rijk en regio spreken daarom af voor de Metropoolregio's Amsterdam en Utrecht als integraal onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategieën een Rijk-regio programmering op hoofdlijnen uit te werken, op basis waarvan in het BO MIRT van najaar 2021 gesproken kan worden over de te maken afwegingen en keuzes. De Rijk-regioprogrammering zal bestaan uit een meerjarig overzicht van de belangrijkste geachte samenhangende Rijk-regio investeringen, met daaraan verbonden de kosten en potentiële dekking, en kan jaarlijks worden geactualiseerd op basis van dan vigerende inzichten over fasering en prioritering. Na het zomerreces wordt een BO woningbouw en verstedelijkingsstrategieën ingepland om de voortgang van de verstedelijkingsstrategieën inclusief de Rijk-regioprogrammering en de inzet van het bestaande instrumentarium voor de woningbouw te bespreken.

Specifiek voor de verstedelijking in de provincies Noord-Holland en Flevoland spreken de partijen af om zich in te zetten voor een versnelling van de woningbouw van 240.000 woningen, waarvan 175.000 in de Metropoolregio Amsterdam. De inzet in de MRA is gericht op de reguliere woningbouw (122.000) en de stadsharten (53.000). Daarbovenop wordt ook de mogelijke versnelling met extra inspanning van alle partijen op vijf grootschalige locaties (45.000) onderzocht, nu grotendeels later in de tijd gepland, dan de genoemde 175.000 woningen. De woningen worden voornamelijk gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. Veelal gaat het om herstructurering waarbij sanering van bebouwing en bedrijfsverplaatsing aan de orde zijn. Deze factoren zijn van grote invloed op de mogelijke versnelling van de woningbouwontwikkeling. Rijk en regio hebben voor de versnelling van de woningbouw in de MRA afgesproken om integrale gebiedsplannen op te stellen voor de stadsharten en globale gebiedsplannen voor de vijf grootschalige ontwikkellocaties als onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie MRA en daarin de Rijk-regio inzet in deze gebieden vast te stellen in het BO MIRT van najaar 2021. Op dit moment is er voor 40% van de te bouwen woningen in Noord-Holland onvoldoende stikstofruimte. Partijen hebben besloten tot een aantal maatregelen om voor de woningbouw voldoende stikstofruimte te creëren. Het gaat hierbij om ruimte reservering in een nog op te stellen stikstofdepositiebank, het voordragen van onrendabele toppen van woningbouwprojecten voor de Woningbouwimpuls, opties voor extern salderen en voor 1 september 2021 uitzicht op een oplossing voor de woningbouw in Zaanstad. Daarbij worden geen sectoren uitgesloten en worden de mogelijkheden van financiering door alle partijen betrokken. Partijen spreken af een vergelijkbare aanpak op te stellen voor deze problematiek in Flevoland. Rijk en regio spreken ten aanzien van de energietransitie in de MRA af een governance structuur uit te werken met als doel te komen tot een betere samenwerking met de energieketen (in het bijzonder de netbeheerders) en integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau te waarborgen.

Colofon

Projectleiding	Ton Bossink Saskia Newrly
Projectleider Verstedelijkingsstrategie	Paul Menting
Projectsecretaris	Femke Kaptein
Tekst en redactie	Peter Paul Witsen Jolly Kerkstra
Fasering	Judith Lekkerkerker
Ontwerpteam	Jurjen Tjarks Martijn Veenstra PosadMaxwan strategy x design
Dronebeelden	Serge van Berkel

Het verstedelijkingsconcept is opgesteld in nauwe afstemming met ambtelijke vertegenwoordigers uit de deelregio's van de MRA: Juriaan Jansen, Harry Zondag, Marieke de Rijk (Almere-Lelystad/provincie Flevoland); Mette Vernooij, Mark Lammertink, Clement Jager (Amstelland-Meerlanden); Mirjam de Graaf, Koos van Zanen, Els Meines (Amsterdam); Rowena Kuijper, Christiaan van Zanten (Gooi en Vechtstreek); Astrid Schölvinck (IJmond); Cees van Wijnen, Mirte Rozemond, Herman Swen, Julius Betist (Zaanstreek-Waterland); Martijn Dekker (Zuid-Kennemerland); André van Eijk (provincie Noord-Holland). En met vertegenwoordigers van Projectbureau Noordzeekanaalgebied en betrokkenen bij het Luchtvaartdossier.

Economie	Arjen van Nieuwenhuizen William Stokman Jeroen Bakker
Landschap	Marja van Nieuwkoop Birte Querl Andreas van Braam Houckgeest (+ Ecologie) Peter van Cappellen
Ecologie	Mira Heesakkers Jacco Maissan
Wonen	Ivo Hamelynck Jan Jaap Visser Maaike Stoop Bart Boon
Energie	Geert Haenen Camila Pinzon Cortes Joost Gottmer Jeroen Bakker Ruben van den Berg Lonneke Graas
Mobiliteit	Peter van Hoek Leo van 't Hof in afstemming met kernteam SBaB
Klimaat	Lot Locher Nicky Schulz
Sociaal Maatschappelijk	Ralph Ploeger Sahar Tushuizen

Nota van beantwoording
Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio

3 november 2021

Inhoudsopgave

Leeswijzer

Beknopte samenvatting

Lijst indieners wensen en opvattingen Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio

Beantwoording per indiener en wens/opvatting

Leeswijzer

Voor u ligt de Nota van beantwoording behorend bij het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio. Versie 2 van het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio is tussen 17 mei en 12 juli 2021 voorgelegd aan gemeenteraden en waterschappen in de MRA en provinciale staten van Noord-Holland en Flevoland. In deze nota zijn alle 23 binnengekomen brieven met wensen en opvattingen van een antwoord voorzien. Wensen en opvattingen zijn soms per deelregio, soms vanuit de deelregio en aanvullend met een verbijzondering per gemeente ingediend. Daarnaast zijn wensen en opvattingen soms ook individueel per gemeente ingediend. Waterschapen hebben een gebundelde reactie gegeven.

De wensen en opvattingen leiden tot wijzigingsvoorstellen, zowel in tekst als op kaart. Op deze manier hebben raden, Staten en waterschappen een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio. Het resultaat, versie 3 van het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio, wordt ter vaststelling voorgelegd aan raden, Staten en waterschappen en daarna aan het bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio. Pas dan is het Verstedelijkingsconcept definitief en vormt het de gezamenlijke koers voor de MRA van Rijk en regio.

Deze Nota van beantwoording bevat een volledig overzicht van alle wensen en opvattingen en per wens en opvatting het antwoord daarop. In totaal gaat het om 212 wensen, opvattingen en suggesties. Deze staan uitgesplitst per indienende organisatie in de linker kolom op de pagina. In de rechterkolom staan de antwoorden op de betreffende wens, opvatting of suggestie. Daarin staan ook indien van toepassing, de voorgestelde wijzigingen opgenomen met indien mogelijk een verwijzing naar het betreffende hoofdstuk waar de wijziging is doorgevoerd.

Een aantal wijzigingsvoorstellen en suggesties heeft betrekking op het kaartmateriaal. Indien dit aanleiding is voor een wijziging in het kaartmateriaal, is dit in de beantwoording aangegeven.

Beknopte samenvatting Nota van beantwoording Verstedelijkingsconcept MRA
De wensen en opvattingenperiode liep van 17 mei tot 12 juli 2021. Er zijn 23 reacties op het Verstedelijkingsconcept versie 2 binnen gekomen van raden, Staten en waterschapsbesturen. Soms gebundeld per deelregio met een verbijzondering per gemeente, in andere gevallen individueel met uiteenlopende wensen per gemeente. In de zomerweken is een conceptnota van beantwoording geschreven zodat voor iedereen navolgbaar is wat er is ingebracht en wat en waarom hiervan iets is verwerkt in versie 3.

Proces
Raden, staten en waterschappen willen voor definitieve besluitvorming Rijk en regio over het Verstedelijkingsconcept zich kunnen uitspreken over Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Hiervoor wordt een extra processtap ingebouwd.

Inhoud
Algemene indruk is dat er op hoofdlijnen inhoudelijk veel steun voor het verstedelijkingsconcept van tussenproduct versie 2 is. Met als belangrijkste *inhoudelijke* aandachtspunten:

- Noordzeekanaalgebied (NZKG):
    - Wijkermeerpolder; verzoek allen: 'niet benutten' voor droog bedrijventerrein
    - Tijdelijke piekwaterberging in de Wijkermeerpolder is mogelijk wel bespreekbaar. Als alternatieve locaties voor de vraag naar bedrijventerrein worden in Flevoland in De Vaart en Haven Flevokust genoemd.
    - Houtrakpolder; eerst huidige terrein intensiveren en terughoudendheid over benutting reservering, zoals ingebracht door gemeente Haarlemmermeer conform overgenomen standpunt van gemeente Haarlemmerliede Spaarnwoude tegen havenontwikkeling in Houtrakpolder)
    - Circulaire economie en energietransitie; meer grip op ruimteclaims nodig
    - Aandacht nodig voor milieu- en veiligheidscontouren voor nieuwe functies rond energietransitie en circulaire economie in relatie tot binnenstedelijke transformaties

- Leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot toekomstige ontwikkeling luchthaven: redeneerlijn vanuit AM-regio wordt herkend, hoewel men de tekst nog niet helemaal in balans vindt. Vanuit de AM-regio is er een pleidooi om de door Rijk en regio gewenste integrale gebiedsuitwerking de status van MIRT-onderzoek te geven.

- Mobiliteit: in algemene is gebruik gemaakt van SBAB inbreng, er wordt meer aandacht gevraagd voor mobiliteitsonderwerpen die niet onder SBAB vallen. Hierbij worden veel mobiliteitswensen geuit, sommige Rijk-regio relevant, maar ook veel regionale wensen. Daarnaast een meermaals geuite zorg en ergernis over het te veel vooruitlopen op de uitkomsten van het onderzoek Redesign wegennet, waarbij het verschuiven van de functie van de ring A10 wordt onderzocht en gekeken wordt of de A5/A9 deze functie kan overnemen. Hier zitten potentieel negatieve effecten voor gemeenten rondom A5/A9 aan vast en op het onderliggende wegennet.

- Stadsharten: Beverwijk en Amstelveen bepleiten ook de status als stadshart. Dit wordt beargumenteerd vanuit het benutten van de meerkernige metropool én de regioverzorgende functie die beide plaatsen hebben. Bij Beverwijk speelt ook de werkgelegenheidsontwikkeling als argument een rol. Bij Amstelveen is het gekoppeld aan mogelijke afspraken met het Rijk.

- Woonwerkbalans: Meerdere gemeenteraden doen een beroep op inspanningen om de scheve woonwerkbalans in positieve zin te beïnvloeden.

Lijst indieners wensen en opvattingen Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio

Deelregio Zaanstreek-Waterland
Gemeente Zaanstad
Gemeenten Oostzaan en Wormerland (gezamenlijke reactie)
Gemeente Landsmeer
Gemeente Edam-Volendam
Deelregio IJmond
Gemeente Uitgeest
Gemeente Haarlem
Gemeente Bloemendaal
Gemeente Zandvoort
Gemeente Heemstede
Deelregio Gooi en Vechtstreek
Gemeente Amsterdam
Deelregio Amstelland Meerlanden
Gemeente Aalsmeer
Gemeente Amstelveen
Gemeente Diemen
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Ouder-Amstel
Gemeente Uithoorn
Deelregio Almere-Lelystad (incl. provincie Flevoland)
Provincie Noord-Holland
Waterschappen
Vervoerregio Amsterdam

Nota van beantwoording

Periode wensen en opvattingen MRA Verstedelijkingsstrategie, verstedelijkingsconcept versie 2 (17 mei - 12 juli 2021)

Verseon nummer	Indiener	#	Beschrijving	Antwoord
1	Deelregio Zaanstreek-Waterland	1	Het concept stelt het Rijk-regio-verband centraal, waardoor te veel(deel)regionale vraagstukken achterwege blijven. Hoewel wij niet verwachten dat de strategie een tijdloze, uitputtende beschouwing van de MRA biedt, achten wij een stappenplan, waarin duidelijk wordt hoe de keuzes op macroniveau het microniveau (lokaal/gemeentelijk) beïnvloeden en vice versa,een pre. Wij kunnen het ons nu niet veroorloven om dit soort langetermijnkeuzes aan het toeval over te laten, temeer gezien het huidige proces reeds zoveel tijd, kennis en betrokkenheid van alle partners heeft vereist.	Het Verstedelijkingsconcept zet op hoofdlijnen de koers neer voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Het geeft richting aan samenwerking met het Rijk en ook aan de samenwerking binnen de MRA. In de verdere uitwerking en uitvoering van de koers in MRA-verband en in samenwerking met het Rijk zal de wisselwerking tussen micro- en macroniveau moeten worden opgepakt. Ook zal de koers gemonitord worden en kan deze waar nodig bijgesteld worden.
		2	Wij stellen voor om de strategie een positiever perspectief te geven. Hoewel het voorliggende concept de urgentie en verantwoordelijkheid om tot keuzes en acties te komen duidelijk maakt, dient het definitieve document de kansen als uitgangspunt te nemen.	Deze inbreng van de deelregio Zaanstreek-Waterland sluit aan op opmerkingen van andere indieners. Wij hebben ons deze ter harte genomen door in versie 3 extra aandacht te besteden aantoon, leesbaarheid en aantrekkelijkheid.
		3	De strategie zet in op binnenstedelijke verdichting ergo het buitenstedelijke landschap te sparen waar mogelijk. Dit betekent dat het tekort aan woningen, zowel in aantallen als in kwaliteit/ diversiteit en betaalbaarheid, deels opgelost moet worden via de transformatie van bedrijventerreinen naar een nieuw stedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen.	Dit is een juiste constatering.
		4	ZaWa wordt als een integraal te ontwikkelen gebied beschouwd in de strategie. Daarbij onderscheidt de strategie onderwerpen en ontwikkelingen die de regio samen met het Rijk moet oppakken en welke door de (deel)regio zelf moet worden uitgewerkt. Hierdoor worden bepaalde mobiliteitsontwikkelingen achterwege gelaten, waaronder de HOVZaanIJ. Gezien ontwikkelingen zoals voorgenoemde essentieel zijn voor en integraal zijn aan de stedelijke ontwikkelingen die in samenwerking met het rijk worden uitgevoerd (SBaB, Bereikbare Steden) is het voor ons onbegrijpelijk dat dit ontkoppeld is. Hoewel wij hiermee een glijdende schaal riskeren, achten wij het verstandig om deze afbakening te herzien.	Momenteel wordt binnen Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid onderzocht of de mobiliteitsopgave HOV ZaanIJ de aard heeft van een gedeelde Rijk-regio-opgave. Bij een bevestigende conclusie zal HOV ZaanIJ als Rijk-regio-opgave in het verstedelijkingsconcept worden opgenomen.
		5	De nadruk voor ZaWa ligt op de woningbouwontwikkelingen/werkgelegenheid, de mobiliteit en de landschapsontwikkeling, alsook de interactie tussen deze dossiers. Ondanks de inherente complexiteit zien wij het streven om tot samenhang te komen. De volgende stap is om de verschillende oplossingsrichtingen oftewel de keuzes voor te leggen. Dit hangt samen met het volgende punt. -> Wij zien uit naar het derde concept, ervan uitgaande dat deze versie meer	Mede naar aanleiding van deze reactie van de regio Zaanstreek-Waterland is in Versie 3 meer samenhang aangebracht tussen de verschillende opgaven en is een fasering in hoofdlijnen opgenomen. Verdere aanscherping van de fasering gekoppeld aan investeringsmogelijkheden heeft in verband met de kabinetsformatie en het organiseren van bestuurlijk draagvlak binnen de regio langer de tijd nodig.

			duidelijkheid over de fasering en investeringen zal geven. Dit is voorwaardelijk voor de werkelijke uitvoering van destrategie door gemeenten.	
		6	De deelregio ZaWa is op dit moment bezig een verdieping op te stellen met een overzicht van 'vraag en aanbod', die een aanscherping en duidelijkere prioritering zal opleveren(propositie) van de Samenwerkingsagenda ZaWa. Hiermee duidt de deelregio hetgeen het voor de MRA wilt betekenen alsook wat de inliggende gemeenten daarvoor nodig hebben. Het sluit dan ook nauw aan bij de Verstedelijkingsstrategie. De hoofdpunten zijn:-Een schaalsprong in de woningbouw op grote en kansrijke locaties waarbij de MRA Sleutelgebieden centraal staan; -Ruimte voor bedrijvigheid en een betere match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt; -Een mobiliteitstransitie met goede noord-zuid OV-verbindingen en een beter oost-west fietsnetwerk; -Een transitie in het landelijk gebied en het behoud en de versterking van het landschap; -Het versterken van de kwaliteit en/of toegankelijkheid van water, groen en recreatiegelegenheden, en van de natuurwaarden in de beschermde gebieden. Wij delen dit document, op een daartoe geëigend moment, graag met u opdat het mogelijk bijdraagt aan de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie.	De voorziene hoofdpunten uit de Samenwerkingsagenda Zaanstreek-Waterland lijken goed aan te sluiten op de Verstedelijkingsstrategie. In de uitwerking zullen beide trajecten elkaar kunnen versterken.
		7	Daarnaast vragen wij aandacht voor het blijven informeren en betrekken van de raden voor het besluitvormingsproces in januari/februari 2022, wanneer versie 3 ter besluitvorming aan de raden en staten wordt aangeboden. Het is cruciaal dat er nog een bijeenkomst komt, b.v. in de vorm van een regionale raadsleden bijeenkomst, om draagvlak en commitment te behouden. Wij zouden dat zeer op prijs stellen ondanks dat de planning daar nagenoeg geen ruimte voor laat.	We onderschrijven het grote belang om de raden en Staten aangehaakt te houden om zo draagvlak, commitment en democratische legitimatie te borgen. Mede naar aanleiding van de reactie van de deelregio Zaanstreek-Waterland zal daarom een extra processtap worden ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten, voordat tot definitieve besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep.
1a	Gemeente Zaanstad	1	Het moment van de uitvraag om wensen en opvattingen uit te spreken door de raad van Zaanstad ten aanzien van het conceptverstedelijkingsconcept MRA valt samen met het maakproces van de Zaanse Omgevingsvisie. Hierin maakt Zaanstad keuzes voor onze stad en landschap die een sterke relatie hebben met de voorgestelde ontwikkelingen en keuzevraagstukken in de verstedelijkingsstrategie van de MRA. Het gaat dan om onder andere de keuze om de MRA evenwichtig en polycentrisch te ontwikkelen, de toekomst van het landschap en het versterken van de stadsharten in Bereikbare Steden. Het oplossen van de vraagstukken bijvoorbeeld in Zaandam Oost en de daarvoor noodzakelijke verbinding naar de Achtersluispolder kunnen alleen succesvol aangepakt worden in relatie en samenwerking met de regio. Voor een evenwichtige metropool is het van het grootste belang dat kansengelijkheid wordt bevorderd. Zaanstad vindt dat dit voortvarend moet worden opgepakt. Verstedelijking in Zaanstad gaat hand in hand met een evenwichtige verdeling van lusten	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op de inzet zoals in het maakproces van de Omgevingsvisie van Zaanstad naar voren komt, sterkt ons in de opzet van het Verstedelijkingsconcept MRA. De genoemde opgaven en ambities vanuit Zaanstad illustreren de complexiteit en omvang van de vraagstukken waar we gezamenlijk aan werken.

			en lasten binnen de regio. Hoe beter de metropoolregio functioneert als één samenhangend netwerk, hoe groter de economische kansen voor Zaanstad. Voor vraagstukken omtrent verbeteren bereikbaarheid, evenwichtige woningmarkt en energietransitie heeft Zaanstad de regio hard nodig. De keuze van de MRA om voornamelijk in te zetten op binnenstedelijke verdichting en daarmee te kiezen om niet te bouwen in het metropolitane landschap sluit aan op hoe Zaanstad de ontwikkeling van de stad ziet. De grote woningbouwopgave in de regio is in lijn met de opgave die Zaanstad hierin heeft: er is een tekort aan woningen, zowel in aantallen als in kwaliteit/ diversiteit en betaalbaarheid. In Maak. Zaanstad heeft de stad en de raad zich hier duidelijk over uitgesproken: Zaanstad groeit de komende jaren met 15 tot 20 duizend woningen op binnenstedelijke locaties en wil daarmee de kwaliteit in de stad versterken.	
		2	Naast de grotere woningbouwlocaties zijn ook kleine woningbouwontwikkelingen belangrijk voor de stad. Daarin wil de gemeenteraad van Zaanstad beleidsruimte om zelf een afweging te maken bij het wel of niet toestaan van kleinschalige ontwikkelingen in het Bijzonder Provinciaal Landschap. Zaanstad heeft een visie op linten, dijken en paden opgesteld die voldoende waarborgen in zich heeft om de juiste afweging te maken. De gemeenteraad van Zaanstad vraagt dringend om in de Verstedelijkingsstrategie versie 3 mee te nemen dat het regime binnen de MRA voor Bijzonder Provinciaal Landschap verruimd wordt.	De vraag van de gemeenteraad van Zaanstad is herkenbaar en begrijpelijk, maar kan niet binnen de Verstedelijkingsstrategie worden opgepakt. De zeggenschap over het regime voor Bijzonder Provinciaal Landschap ligt bij de Provincie Noord-Holland.
		3	Zaanstad herkent en onderschrijft de ontwikkelrichtingen In de Verstedelijkingsstrategie van de MRA ten aanzien van verstedelijking, maar ziet zich ook gesteld voor het dilemma of aanvullend op de vastgestelde ambities van Maak.Zaanstad nog verdere groei mogelijk is. Zaanstad is van oudsher een industriestad waar de combinatie van wonen en werken kansen biedt, maar ons ook voor complexe opgaven stelt om de leefbaarheid te verbeteren. Verdere verstedelijking binnen de bestaande stad maakt deze opgave nog groter. Een belangrijk deel van de oplossing voor de woningbouwopgave ligt voor Zaanstad (en de regio) in het transformeren van bedrijventerreinen naar een nieuw stedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen. Voor Zaanstad is de transformatie van de Achtersluispolder en het Hembrugterrein dan ook een vast gegeven binnen de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. Tegelijkertijd wil de gemeenteraad van Zaanstad economie een prominente rol geven in een op te stellen afwegingskader. Door per gemeente een goede duiding te maken over welk profiel een bedrijfsterrein heeft en breed te kijken naar welke sterke punten er zijn en welke toegevoegde waarde een bedrijfsterrein heeft in de gemeente en regio. Pas na het opstellen van het profiel per gemeente en per bedrijfsterrein, en na instemming van de gemeenteraden, keuzes voor te leggen in de	Zaanstad wijst op een van de grote dilemma's waarmee we ons geconfronteerd zien: meer woningen, bedrijvigheid en voorzieningen in een gebied waar ruimte schaars is en de leefbaarheid onder druk staat. Waar het gaat om ruimte voor bedrijvigheid in relatie tot de transformatieopgave en de energietransitie schetst het Verstedelijkingsconcept een hoofdrichting die verder uitgewerkt moet worden. Een van de acties voor de korte termijn, voortvloeiend uit het Verstedelijkingsconcept, is het opstellen van een bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken. Gemeente Zaanstad wordt hier als vanzelfsprekend nauw bij betrokken.

			Verstedelijkingsstrategie 3.0 over de inzet van een bedrijfsterrein in het behalen van doelstellingen uit de Verstedelijkingsstrategie. De komende maanden nemen we de tijd en de ruimte om over bovenstaand dilemma (nog meer woningen, werken en voorzieningen, maar de ruimte is schaars en de leefbaarheid staat onder druk) nog na te denken en de koers te bepalen hoe we met verstedelijken de kwaliteit van de stad kunnen verbeteren. Dit doen we in het kader van de Zaanse omgevingsvisie.	
		4	Dit geldt ook voor de keuzes voor toekomst van het Noordzeekanaalgebied. Het Noordzeekanaalgebied is voor Zaanstad van groot belang. De lastige keuzes die hier gemaakt moeten worden ten aanzien van transformatie, energietransitie, ruimte voor bedrijvigheid enzovoort zien we ook terug in de VS MRA. De impact van de energietransitie op onder andere ruimtegebruik en milieucontouren hebben we onvoldoende in beeld en dat maakt een duidelijke koers uitstippelen ingewikkeld. Ook de samenhang met bijvoorbeeld transformatie van bedrijventerreinen in relatie tot voldoende ruimte voor bedrijvigheid is voor Zaanstad een puzzel waar nog volop over gesproken moet worden de komende weken en maanden.	Ook hierbij speelt het door Zaanstad genoemde dilemma rondom ruimtegebruik, waarvoor in het Verstedelijkingsconcept ten aanzien van de ruimte voor bedrijvigheid in relatie tot de transformatieopgave en de energietransitie een verder uit te werken hoofdrichting is geschetst. Een van de acties voor de korte termijn, voortvloeiend uit het Verstedelijkingsconcept, is het opstellen van een bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken. Gemeente Zaanstad wordt hier als vanzelfsprekend nauw bij betrokken. Dit zal tevens onderdeel zijn van de samenwerking onder het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied en het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		5	Naast het vraagstuk van de energietransitie willen we specifiek het keuzevraagstuk rondom de toekomstige betekenis van de Wijkermeerpolder benoemen. Op dit moment ziet Zaanstad geen reden om af te wijken van de afspraken die gemaakt zijn in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Zaanstad meent dat eerst het huidige gebruik van het havengebied geoptimaliseerd moet worden en de terreinen die nu al aangewezen zijn als reserveringen voor bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied en regionaal (bijvoorbeeld Edam/ Volendam, Purmerend). De komende maanden bekijken we vanuit ons eigen perspectief de kernkwaliteiten van de Wijkermeerpolder (bijvoorbeeld aanwezigheid Stelling van Amsterdam, groene verbindingen. water) en de belangen van omwonenden. Het gebruik van de Wijkermeerpolder als bedrijventerrein past niet binnen onze visie en wordt nadrukkelijk als ongewenst beschouwd.	In het Verstedelijkingsconcept zijn voor het NZKG in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. De Wijkermeerpolder is in het Verstedelijkingsconcept dan ook niet opgenomen als mogelijke bedrijventerreinlocatie. Wel is deze polder gedeeltelijk aangegeven als zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging, aangezien een tijdelijke piekwaterberging als onmisbaar element is geïdentificeerd. Een procesafspraak over hoe verder en waarover verder onderzoek en uitwerking nodig is, zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		6	In de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA heeft Schiphol grote invloed nu en in de toekomst. Zaanstad vindt een verdere uitbreiding van het aantal vliegbewegingen onwenselijk en dringt aan op stopzetting van de nachtvluchten. De luchthaven Schiphol veroorzaakt ernstige gezondheidsschade en vormt tevens een belemmering voor de woningbouw in het MRA gebied.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De wensen van gemeente Zaanstad kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kan de gemeente Zaanstad haar opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.
		7	In de gezamenlijke reactie vanuit Zaanstreek Waterland komt ook de voor Zaanstad essentiële HOV ZaanIJ aan de orde. Zaanstad onderschrijft nadrukkelijk deze inbreng. In het concept verstedelijkingsverstedelijkingsstrategie is Zaanstad	Het grote belang dat Zaanstad hecht aan de HOV lijn ZaanIJ is hier nog eens duidelijk onderstreept. Momenteel wordt binnen Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid onderzocht of de mobiliteitsopgave HOV ZaanIJ de aard heeft van een gedeelde Rijk-regio-

			onderdeel van het integraal te ontwikkelen gebied Zaanstreek Waterland. In deze deelregionale uitwerking maakt de verstedelijkingsstrategie onderscheid in onderwerpen en ontwikkelingen die de regio samen met het Rijk moet oppakken en welke in de (deel)regio zelf moet worden uitgewerkt. Opvallend hierin is dat de HOV lijn ZaanIJ hierin niet in de lijst met Rijk/ regio ontwikkelingen staat maar als ontwikkeling die opgepakt moet worden in de regio. Dat is onbegrijpelijk. Deze HOV lijn is de ruggengraat van een groot aantal ontwikkelingen die ook in samenwerking met het Rijk worden opgepakt: SBaB, Bereikbare Steden, aanpak Zaandam Oost (programma Leefbaarheid en Veiligheid), versnelling van 4 woningbouwlocaties (Achtersluispolder). Voor Zaanstad geldt nog steeds dat op deze HOV lijn op termijn een metro zou moeten gaan rijden. De HOV Lijn ZaanIJ hoort dan ook in de lijst met Rijk/regio trajecten.	opgave. Als de conclusie positief is, zal HOV ZaanIJ als Rijk-regio-opgave in het verstedelijkingsconcept worden opgenomen.
1b	Gemeenten Oostzaan en Wormerland	1	In Oostzaan heeft de commissiebehandeling plaatsgevonden. Het onderwerp stond vervolgens geagendeerd voor de raadsvergadering van 5 juli 2021maar is daar vanwege tijdsgebrek niet behandeld zodat formeel vanuit Oostzaan geen wensen en opvattingen kunnen worden meegegeven aan het Projectteam Verstedelijkingsstrategie. Voor de commissiebehandeling kan wel worden verwezen naar: https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/oostzaan/c2ea8c8a-b8b0-48ce-9f44-ccf7eefe3ff9(van1:48:35 -2:04:12).	Bij ontbreken van schriftelijke reactie hebben wij gebruik gemaakt van de verslaglegging van de commissiebehandeling om zodoende de inbreng van de gemeente Oostzaan Wormerland toch mee te kunnen wegen.
		2	In het Verstedelijkingsconcept dient expliciet te worden vermeld dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten, onder meer door bouwen in de tweede lijn, ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de Zaanoever. TOELICHTING | P. 8: Er wordt hier vermeld dat de inzet op versnelde woningbouw gepaard zal moeten gaan met het versterken van de meerkernige opzet van de metropoolregio doordat er in alle kernen in de MRA gebouwd moet gaan worden om aan de vereiste aantallen te komen. Op p.19 wordt daaraan nog toegevoegd dat er sprake moet zijn van spreiding van woningbouw over de regio. Er kan worden ingebracht dat deze stellingname kan worden onderbouwd door in het Verstedelijkingsconcept expliciet te vermelden (bijvoorbeeld op p.20) dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Zonder zo'n passage blijft de meerkernige opzet van de MRA een holle frase.	Naar aanleiding van deze reactie van de gemeenten Oostzaan en Wormerland is in Versie 3 explicieter vermeld dat woningbouw verspreid in de MRA wordt gerealiseerd en binnen de geldende regels en afspraken ook in de kleine kernen. Daarbij is verder opgenomen dat bouwen in kleine kernen ook bijdraagt aan invulling van de woningbouwopgave én van belang is met het oog op de leefbaarheid van kleine(re) kernen. Het zwaartepunt voor de woningbouw blijft echter liggen bij het bouwen in de steden, op goed bereikbare plekken nabij voorzieningen en werk.
		3	In het Verstedelijkingsconcept zou expliciet melding moeten worden gemaakt van de doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland. Daarbij moet worden gedacht aan het versterken van de recreatieve mogelijkheden in	Deze wens van de gemeenten Oostzaan en Wormerland is al onderdeel van het Verstedelijkingconcept. In de algemene teksten die de koers voor de MRA als geheel beschrijven, gaat het om de hoofdlijnen van de koers. De uitwerking van thema's en opgaven in de deelgebieden wordt beschreven bij de integraal te ontwikkelen gebieden. Als een van de

			de veenweidegebieden. TOELICHTING | P.9: Er wordt hier vermeld dat ook wordt geïnvesteerd in het landschap. Op p.23 wordt zelf aangegeven dat een aantrekkelijke landschappelijke omgeving bijdraagt aan de internationale aantrekkingskracht van de MRA. Op p.34 e.v. wordt ook ingegaan op de waarden van het landschap. Er wordt aangegeven dat functionele ingrepen in het landschap om het landschap te versterken ook de beleving moeten vergroten en moeten bijdragen aan de toegankelijkheid (p.35). Een schaalsprong in het recreatieve netwerk is nodig (p.36) waarbij de recreatieve structuur wordt versterkt en doorontwikkeld. De doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland ontbreekt hier als voorbeeld. Daarbij moet worden gedacht aan het versterken van de recreatieve mogelijkheden in de veenweidegebieden, de droogmakerijen en langs de Zaanoever zouden hier als voorbeeld niet misstaan. Op p.36 wordt verder terecht aangegeven dat de bereikbaarheid van recreatie-en natuurgebieden moet worden verbeterd. Op p.18 wordt immers ook al aangegeven dat het landschap in de MRA zorgt voor een uitgestrekt recreatiegebied dat voor iedereen in de regio dichtbij is, maar dat het op dit moment niet altijd toegankelijk is. Daarbij gaat het echter niet alleen om de OV-bereikbaarheid zoals het Verstedelijkingsconcept het nu verwoord op p.36. Er dient op aan te worden gedrongen dat aanvullende teksten hier op z'n plaats zijn. Nu wordt alleen op p.28 aangegeven dat fietsroutes moeten worden aangelegd voor woon-werkverkeer waarbij overigens zou moeten worden aangegeven dat dit in Zaanstreek-Waterland vooral op oost-west fietsroutes betrekking heeft hetgeen bijvoorbeeld kan worden vermeld op p.52.	opgaven voor Zaanstreek-Waterland is benoemd de integrale aanpak van het veenweidegebied. Het toegankelijker maken voor recreatief bezoek en het versterken van de verbindende functie van Zaanstreek en Waterland voor recreatie zijn onderdeel van deze aanpak. De beschrijving voorziet zodoende al in de wens van gemeenten Oostzaan en Wormerland.
		4	Er dient op aan te worden gedrongen dat bij de versterking van de groene scheggen ook de groene scheggen in Zaanstreek-Waterland nadrukkelijk worden genoemd. TOELICHTING | Er dient op aan te worden gedrongen dat bij de versterking van de groene scheggen op p.9 ook de groene scheggen in Zaanstreek-Waterland nadrukkelijk worden genoemd. Een groene scheg (afgeleid van het woord 'wig') is een groen gebied van formaat dat vanaf het buitengebied, via de stadsrand doordringt in stedelijk gebied. De stellingname op p.17 dat landschap de MRA verbindt is dan ook uitstekend geformuleerd.	In lijn met wat de gemeenten Oostzaan en Wormerland benadrukken, ligt de essentie van het Verstedelijkingsconcept in het behouden dan wel versterken van een verbindend landschap in de MRA. De veenweidelandschappen rond Zaanstreek-Waterland krijgen in het Verstedelijkingsconcept dan ook veel aandacht, inclusief de daarbij horende betere stad-land verbindingen en de oost-west zone tussen duinen-veenweiden en Markermeer. De specifieke term 'groene scheg' wijst op robuuste groene structuren die vanuit het omringend landschap doorlopen tot diep in het stedelijk gebied. In Zaanstreek-Waterland is vrijwel geen sprake van dit soort landschapselementen.
		5	Hoe verhoudt de stellingname dat de afstand en reistijd tussen wonen en werken optimaal in balans moet zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft zich tot de ervaringen die zijn opgedaan met werken op afstand in Coronatijd en tot de enorme druk op de woningmarkt en de beperkt beschikbare potentiele bouwlocatie. TOELICHTING | De passages in het Verstedelijkingsconcept over de aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten goed aan bij de agenda en Propositie van Zaanstreek-Waterland. Op p.5 wordt echter ook aangegeven dat de afstand en reistijd tussen	Met de Verstedelijkingsstrategie wordt ingezet op het zoveel als mogelijk in elkaars nabijheid realiseren van wonen en werken, ook voor praktisch en middelbaar geschoolden. Juist voor deze groep is thuiswerken tijdens de coronacrisis minder een optie geweest en liepen mensen meer risico op besmetting, waarmee de urgentie van het streven naar nabijheid en kortere reisafstanden toeneemt. De druk op de woningmarkt maakt dat het realiseren van betaalbare woningen nabij werkgelegenheid een opgave is. Dat ligt niet aan de beperkte beschikbaarheid van potentiële bouwlocaties, die zijn er voldoende in de MRA. Wel is de vraag vele malen groter dan het huidige productietempo en vanuit de bestaande voorraad is het betaalbare aanbod bovendien sterk afgenomen. Onder de zogenoemde Woondeal werkt de MRA samen met het Rijk aan versnelling van de woningbouw en betaalbaarheid van het wonen.

			wonen en werken optimaal in balans moet zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft. De vraag kan worden gesteld hoe dit uitgangspunt zich verhoudt tot de ervaringen die zijn opgedaan met werken op afstand in Coronatijd en tot de enorme druk op de woningmarkt en de beperkt beschikbare potentiele bouwlocatie.	
		6	De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn vanuit toeristisch/recreatief oogpunt interessante gebieden die kunnen bijdragen aan een spreiding van het toerisme over de regio. TOELICHTING | P.25: Hier wordt ingegaan op toerisme. De stellingname dat het toerisme meer over de regio zou moeten worden gespreid kan beter worden onderbouwd. Het versterken van de recreatieve mogelijkheden in de veenweidegebieden, de droogmakerijen en langs de Zaanoever kan bijdragen aan deze gewenste spreiding van het toerisme.	Unaniem gedeeld wordt de visie dat het toerisme meer over de regio gespreid moet worden, zoals ook de gemeenten Oostzaan en Wormerland hier benadrukken. De koers van de Verstedelijkingsstrategie is hierop gericht, met de inzet op het toegankelijker maken voor recreatief bezoek en versterken van de verbindende functie van Zaanstreek-Waterland voor recreatie. Spreiding van toerisme over de regio is daarnaast de centrale doelstelling van het MRA-programma Toerisme. Het programma werkt daaraan met marketing en promotie, het vergroten van de mobiliteit van bezoekers en het aanjagen van hotelontwikkeling in de regio.
		7	Op p.61-63 wordt het Verstedelijkingsconcept uitgewerkt voor MRA-deelregio Zaanstreek-Waterland. In de eerste plaats zou ook hier expliciet dienen te worden vermeld dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten, onder meer door bouwen in de tweede lijn, ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Bij de gebiedsopgaven ontbreekt in dit verband ook de ontwikkeling van de Zaanoever. In de tweede plaats ontbreekt ook hier de eerder vermelde doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland c.q. de veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever. Dit geldt ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van deze recreatieve gebieden en toeristische trekpleisters. Het is opvallend dat het landelijk gebied in de regio Zaanstreek-Waterland op deze pagina's vooral als problematisch wordt gezien vanwege de problematiek van de bodemdaling. Terwijl juist het landelijk gebied van Zaanstreek-Waterland zo veel kansen biedt. De natuur-en landschapsontwikkeling zoals die bijvoorbeeld ook op p.81 wordt genoemd zou eveneens moeten worden genoemd bij de Rijk-Regio-afspraken voor Zaanstreek-Waterland. In de derde plaats zou hier ook aandacht moeten worden gevraagd voor het verbeteren van de oost-west fietsroutes.	Mede naar aanleiding van deze wensen en opvattingen van de gemeenten Oostzaan en Wormerland zijn de kwaliteiten van het landschap van Zaanstreek-Waterland in de tekst van Versie 3 sterker benoemd. Zie in dit verband ook de antwoorden op wensen en opvattingen bij de punten 2 en 6 uit de inbreng van de gemeenten Oostzaan en Wormerland. De natuur- en landschapsontwikkeling is voorts onderdeel van de integrale aanpak door Rijk en regio van de veenweidegebieden.
		8	De vraag of het Oostzanerveld op p.37 het juiste label heeft gekregen. Het is beschermd natuurgebied en dat moet het vooral ook blijven.	Het Oostzanerveld staat in de legenda aangegeven als Natura 2000 gebied conform de aanwijzing. Het is daarmee inderdaad een beschermd natuurgebied.
1c	Gemeente Landsmeer	1	De Verstedelijkingsstrategie heeft een relatief hoog abstractieniveau en integreert het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk. Voornoemde betekent dat onder andere de 'nieuwe' Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland, ofwel Omgevingsverordening NH2020, is gebruikt als onderlegger bij het opstellen van de Verstedelijkingsstrategie. De Omgevingsverordening leidt in de gemeente Landsmeer tot een	De gemeente Landsmeer is bezorgd over het ontbreken van mogelijkheden tot woningbouw binnen de gemeentegrenzen. De Verstedelijkingsstrategie is niet het instrument om deze mogelijkheden te kunnen verruimen. In de Verstedelijkingsstrategie zijn de 'Bijzonder provinciale landschappen' overgenomen. De Omgevingsverordening biedt het wettelijk kader voor deze gebieden. De zeggenschap over de regelgeving ten aanzien van het Bijzonder Provinciaal landschap ligt bij de Provincie Noord-Holland. Ten aanzien van kleinschalige ontwikkelingen in het landelijk gebied heeft de Verstedelijkingsstrategie een te hoog

			verdere minimalisering van het aantal (potentiële) woningbouwlocaties. Dit komt vooral doordat een groot gedeelte van het grondgebied van Landsmeer is opgenomen binnen de werkingsgebieden Bijzonder Provinciaal Landschap en (MRA) Landelijk Gebied. Een combinatie van voornoemde werkingsgebieden sluit woningbouw in de praktijk uit. In de Verstedelijkingsstrategie wordt hier helaas niet op ingegaan. Dit terwijl binnen de gemeente Landsmeer de vraag naar woningen groot is en niet aansluit op het woningaanbod.	abstractieniveau door het hoofdlijnenkarakter. Dit soort ontwikkelingen zijn aan de provincies en de desbetreffende gemeenten
		2	In de Verstedelijkingsstrategie wordt duidelijk gesteld dat de urgentie hoog is en er veel woningen moeten worden gebouwd binnen de MRA. Daarbij wordt gesteld dat voornamelijk wordt ingezet op binnenstedelijk bouwen en het realiseren van woningen rond OV-knooppunten. Daarentegen wordt in het document weinig tot geen rekening gehouden met de lokale situatie en woonvraag van kleine gemeenten. Zoals eerder aangegeven kent de gemeente Landsmeer een grote vraag naar woningen en heeft de gemeente te maken met lokale knelpunten. Zo beschikt de gemeente Landsmeer over weinig binnenstedelijke locaties om woningen te realiseren. Resumerend verzoeken wij u middels voorliggend schrijven om bij de verdere ontwikkeling van de Verstedelijkingsstrategie aandacht te besteden aan de lokale situatie en knelpunten van kleine gemeenten. De gemeente Landsmeer wordt momenteel vooral geduid als gemeente binnen de groene schil rond Amsterdam. Dit terwijl de gemeente Landsmeer ook een lokale woonvraag kent waar rekening mee dient te worden gehouden.	Dit sluit aan op het vorige punt van de gemeente Landsmeer. In de provincie Noord-Holland maakt de provincie per regio afspraken met gemeenten over het aantal te bouwen woningen, met aandacht voor de regionale én lokale woningbehoefte. Deze afspraken dienen vervolgens als basis voor de Verstedelijkingsstrategie.
1d	Gemeente Edam-Volendam	1	In het verstedelijkingsconcept wordt o.a. een mogelijke vernatting van de veenweidegebieden voorgesteld. De provincie Noord-Holland heeft onderzoek gedaan naar de bodemdaling in veenweidegebieden. Uit dit onderzoek blijkt dat er binnen onze gemeente geen sprake is van een urgent probleem met betrekking tot de bodemdaling. Aangezien het probleem van bodemdaling c.q. inklinking van het veen niet zozeer aan de orde is binnen de gemeente Edam-Volendam, wordt vanwege het huidige agrarische beheer en onderhoud van de gronden en daarmee het behoud van het Agrarische Cultuurlandschap van onze gemeente, een vernatting (het onder water zetten) niet voorgestaan. Indien bodemdaling zich in de toekomst in toenemende mate zal voordoen, heeft onderzoek naar andere technische oplossingen (zoals onderwaterdrainage e.d.) de voorkeur.	De voorgestelde integrale aanpak veenweidegebieden zal op basis van diverse onderzoeken invulling krijgen, waaronder het door de gemeente Edam-Volendam genoemde onderzoek. Per gebied zal worden bepaald wat passende maatregelen zijn. Gemeenten die het betreft zullen vanzelfsprekend bij de uitwerking van de integrale aanpak betrokken worden.
		2	Verder wijzen wij u op een tegenstrijdigheid van de aanduiding ontwikkellocatie Lange Weeren op verschillende kaarten. Op de voorpagina van het verstedelijkingsconcept wordt het gebied de Lange Weeren als groen aangeduid. Op de kaart op blz 16 met de aanduiding Verstedelijkingsconcept 2050 en de kaart op blz 22 (Meerkernige metropool) staat de genoemde woningbouwlocatie wel genoemd. Daarentegen staat op de	In Versie 3 zijn de kaartbeelden aangepast.

			kaart op blz 37 (Waardevol en verbindend landschap) het gebied weer aangeduid als groen veengebied. Dit is tegenstrijdig met elkaar. Wij verzoeken u de laatstgenoemde kaart en de voorpagina aan te passen conform de juiste kaart op blz 16 en 22.	
		3	Vanuit onze gemeentelijke beleving wordt in hoofdstuk 4.2 (blz 62/63) alleen aandacht gevraagd voor de opgaven in de veenweidegebieden en sociaal maatschappelijke vraagstukken. Het gaat de bewoners juist met name om verbetering van de mobiliteit (filedruk) en aandacht voor de hoge woningnood (vergroting woningbouwopgave, met name starterswoningen en sociale woningen). Dit wordt door onze inwoners als een groot probleem ervaren. Vanuit gemeentelijk oogpunt wordt dus gevraagd aandacht te schenken aan de woningbouwopgave in en bij de huidige kernen en een verbetering van de mobiliteit.	Terecht wijst de gemeente Edam-Volendam erop dat de gebiedsbeschrijvingen alle grote opgaven herkenbaar moeten bevatten. Daarom zijn in Versie 3 deze gebiedsbeschrijvingen aangepast, waarmee alle grote opgaven die in een gebied spelen worden beschreven.
		4	Verder vragen wij aandacht voor de toekomstige toepassing van de verstedelijkingsstrategie. Voor de leesbaarheid/helderheid zou het stuk korter moeten zijn voor een meer concretere en duidelijker toepassing daarvan. Al gedurende jaren worden wij geconfronteerd met een groot aantal beleidsstukken vanuit het MRA, zonder dat veel aandacht bestaat en wordt gevraagd voor een concrete/praktische toepassing daarvan met ook als gevolg dat het overzicht op het geheel verloren gaat. Ook nu wordt op een hoog abstractie niveau geschreven c.q. beleidsmatig ingestoken, waardoor een meer concretere visie/zicht en strategie op de toekomst (en daarmee echt noodzakelijke investeringen) ontbreekt. Verzocht wordt hieraan meer aandacht te besteden.	Deze inbreng van de gemeente Edam-Volendam sluit aan op opmerkingen van andere indieners. Wij hebben ons deze ter harte genomen door in versie 3 extra aandacht te besteden aantoon, leesbaarheid en aantrekkelijkheid.
		5	Daarnaast vervult onze gemeente/regio in dit stuk beleidsmatig gezien een nogal ondergeschikte rol. Het landschap van ons wordt als zeer waardevol gezien, maar gelijktijdig moet gewaakt worden voor invloeden die juist voor het waardevolle cultuur landschap gevaar kunnen opleveren zoals transitie (waaronder ook vernatting, ander agrarisch gebruik van gronden) en toenemende recreatiedruk (incl. mobiliteit) e.d. Er moet voor gewaakt worden dat het kind niet met het badwater wordt weggegooid.	Met de Verstedelijkingsstrategie worden de verschillende opgaven die raken aan het landschap met elkaar in samenhang gebracht. Uitgangspunt daarbij is om landschappelijke kwaliteiten te beschermen en waar mogelijk te versterken. Dat neemt niet weg dat veranderingen soms noodzakelijk zijn, waarbij goed naar de effecten moet worden gekeken die ten koste kunnen gaan van het landschap en hoe die kunnen worden voorkomen dan wel geminimaliseerd. Een grote rol is hierbij weggelegd voor de lokale overheden.
		6	Gezien het feit dat het concept ook een doorkijk geeft naar 2050 zien wij een doortrekking van de Noord/Zuidlijn richting het noorden (naar Purmerend en/of Edam-Volendam) als gemiste kans. Wij verzoeken u dit als financieringsonderdeel mee te nemen in de nog op te stellen investeringsstrategie. In het verstedelijkingsconcept versie 2 wordt echter alleen gesproken van een mogelijke doortrekking richting Hoofddorp (een heel andere kant op), terwijl een aantakking en doortrekking op het (metro)station Noord een logische voorkeur heeft. Gezien de huidige druk op de mobiliteit (fileprobleem), de aanzienlijke aantrekkingskracht die onze regio op het toerisme en recreatie uitoefent, de vergroting van het industrieterrein	Het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. Momenteel is uit onderzoeken geen noodzaak gebleken voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Purmerend/Edam-Volendam. In Versie 3 zijn de vanuit de regio gewenste mobiliteitsinvesteringen voor de lange termijn wel opgenomen als stip op de horizon. Voor de verbinding Amsterdam-Purmerend is dat geformuleerd als "een verbetering van de bus-corridor". Daarbij wordt ook rekening gehouden met de groei van werkgelegenheid, zoals de terecht door de gemeente Edam-Volendam genoemde mogelijke extra ontwikkelingen bij Baanstee-Noord.

			Baanstee-noord /Purmer (ook in relatie tot het vraagstuk opvang NZKG), de corridor Amsterdam/Hoorn (deze corridor vormt een as voor geclusterde economische ontwikkeling, ook buiten de MRA richting het noorden op locaties als de Poort van Hoorn) en een mogelijke verbreding van onderwijsvoorzieningen in de regio (technisch/ict) in relatie tot de in onze regio te vestigen bedrijven, vragen wij hiervoor opnieuw de aandacht.	
		7	Voor wat betreft het Energiesysteem en de gekozen ontwikkelrichting wordt als vastgestelde ordeningsprincipes het volgende gehanteerd: •concentreren op locaties waar capaciteit beschikbaar is in het net en op korte afstand van de opweklocaties voor duurzame energie (energy oriented development), waardoor de energie-infrastructuur een aanknopingspunt vormt om nieuwe ontwikkelingen te faciliteren;•concentreren verstedelijking bij knopen in het energienet, waarmee we de energieleverantie het minst afhankelijk maken van een specifieke bron. Als gemeente vinden wij het lastig op dit moment de gevolgen hiervan te kunnen inschatten voor de komende woningbouwopgave en mogelijkheden binnen onze gemeente/regio. Wij vragen u hierover meer concretere duidelijkheid voor de gevolgen op de langere termijn aan te geven. Daarbij geven wij u in overweging mee, dat vanwege de hoge agrarische cultuurwaarde van de veenweidegebieden grote opweklocaties voor duurzame energie relatief beperkt kunnen zijn.	De gemeente Edam-Volendam verzoekt om de consequenties van de ordeningsprincipes ten aanzien van het energiesysteem duidelijker te maken. Daartoe zijn in Versie 3 de vier eerdere abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is tussen Rijk en regio afgesproken bij deze uitwerking ook de ruimtelijke inpassing en ruimtelijke ordening te betrekken.
2a	Deelregio IJmond	1	Het voorliggende concept van een verstedelijkingsstrategie MRA 2050 is een goed leesbaar, en tevens een doorwrocht, kwalitatief hoogstaand, product met veel aanknopingspunten om richting te geven aan de toekomst van de MRA. Dit wat betreft de ruimtelijke inrichting en de grote opgaven die daarin spelen. Dat er nog onzekerheden zijn bij de grote opgaven is logisch en daarmee moeten we zo goed mogelijk zien om te gaan.	Wij zijn erkentelijk voor het onderschrijven van het concept op hoofdlijnen en de geuite complimenten.
		2	In het concept is de IJmond ingedeeld in het Noordzeekanaalgebied, waardoor het erop lijkt dat dit de enige identiteit is van de IJmond. Dat is uiteraard niet het geval. De "verticale dynamiek" met Noord-Holland/Noord en Zuid-Kennemerland is bijvoorbeeld ook groot. Binnen het Noordzeekanaalgebied wordt de IJmond in het concept vooral benaderd als een onderdeel van de vraagstukken op het gebied van energie, circulaire economie, haveneconomie en landschap. Maar er zijn ook andere invalshoeken, zoals woningbouw en mobiliteit. De kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid wordt wel nadrukkelijk en terecht als aandachtspunt gezien.	Terecht geeft de regio IJmond aan dat de IJmond ook een duidelijke noord-zuid oriëntatie heeft. In Versie 3 is dit toegevoegd. Verder is in Versie 3 het Noordzeekanaalgebied als apart integraal te ontwikkelen gebied opgenomen. De beschrijving van de opgaven in IJmond en Zuid-Kennemerland worden daarmee minder gedomineerd door de opgaven in het Noordzeekanaalgebied
		3	De ontwikkeling van de woningbouw in de IJmond, waaronder de Spoorzone Beverwijk, IJmuiden centrum en het spoorgebied van Heemskerk, is een gegeven. In het verstedelijkingsconcept wordt aangegeven dat de zogenaamde stadsharten in de MRA	Het benoemen van de 7 (+2 buiten de MRA gelegen Hoorn en Alkmaar) stadsharten, is een uitwerking van de eerdere keuzes die zijn gemaakt in de MRA door platform Ruimte op basis van de Sleutelgebieden (en onderdeel Woondeal MRA – Rijk). Het gaat om gemengde woon-

			delen in "10%-werkgelegenheidsspreiding" van de verwachte groei van Amsterdam. De IJmond heeft echter geen "stadshart" zoals bedoeld in het concept. De IJmond deelt daarmee ten onrechte niet mee in de 10%-werkgelegenheidsspreiding. In die zin is de meerkernige ontwikkeling van de MRA, waar de IJmond een sterk voorstander van is, niet evenwichtig genoeg.	werk ontwikkelingen gelegen aan Intercity stations. In dat traject zijn de regionale MRA centra Beverwijk en Amstelveen niet meegenomen. Tegelijkertijd onderkennen we in de Verstedelijkingsstrategie de regionale verzorgingsfunctie en vergelijkbare opgaven in Beverwijk en Amstelveen. Om die reden zijn deze twee regionale centra wel op de kaart als zodanig aangemerkt. Met de inzet op spreiding van de werkgelegenheidsgroei, waarbij geschat wordt dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is, gaat specifiek aandacht uit naar de steden waar een groot deel van de regionale woningbouwopgave landt. In een deel van die gebieden is nu al sprake van een scheve woon-werkbalans. De woningbouwopgave in de IJmond is vergeleken bij die in andere delen van de MRA relatief beperkt. Daar komt bij dat zowel Velsen als Beverwijk een bovengemiddelde hoeveelheid werkgelegenheid ten opzichte van de beroepsbevolking heeft. Voor de IJmond wordt met de inzet op de omschakeling naar een circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied op een andere manier werk gemaakt van toekomstbestendige werkgelegenheid in de IJmond.
		4	Wat betreft het energiesysteem ziet de IJmond met belangstelling uit naar de resultaten van de onderzoeken naar de consequenties van drie scenario's: het concentreren van verstedelijking op plekken waar netcapaciteit beschikbaar is en duurzame opweklocaties dichtbij zijn, het concentreren van verstedelijking bij knopen in het energienet en het concentreren van energievragers in zelfvoorzienende clusters. De IJmond toetst nieuwe initiatieven ook op het gebied van de energietransitie aan eventuele voordelen voor de leefbaarheid en gezondheid, spin off voor schone en innovatieve economie en een beter imago van het IJmond-gebied.	De regio IJmond vraagt naar de resultaten van onderzoeken naar consequenties van ordeningsprincipes ten aanzien van het energiesysteem. Op basis van wat nu bekend is, zijn in Versie 3 de vier eerdere abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is tussen Rijk en regio afgesproken bij deze uitwerking ook de ruimtelijke inpassing en ruimtelijke ordening te betrekken.
		5	Op het gebied van mobiliteit en de genoemde schaalsprong daarin, is de IJmond niet tevreden. Onduidelijk is wat de negatieve gevolgen zijn (bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit) van de zgn. redesign van het ringwegennet, door de A5 en de A9 onderdeel te maken van de ring rond Amsterdam (MRA programma "Samenwerken aan bereikbaarheid"). Omdat de IJmond niet rechtstreeks in het zgn. platform mobiliteit van de MRA zit, zijn de belangen van de IJmond onvoldoende in beeld, ook in deze verstedelijkingsstrategie. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van de IJmond staan nu al zeer onder druk. De IJmond heeft niet alleen te maken met een toekomstige situatie, maar staat nu reeds voor complexe opgaven, voornamelijk van regionaal-, en Rijksbelang. De IJmond is van mening dat er maatregelen moeten worden aangekondigd en genomen om tot een verbetering te komen van de situatie in de IJmond: - het verlagen van de maximumsnelheid op de A22,	De IJmond-regio wijst op serieuze mobiliteitsknelpunten, maar we wijzen erop dat deze slechts gedeeltelijk in de Verstedelijkingsstrategie een plaats kunnen krijgen. Een mogelijke 'redesign' van het wegennet is momenteel in onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarbij worden de gevolgen voor het hele wegennet in de gehele regio in ogenschouw genomen. Voor wat betreft de concreet genoemde gewenste maatregelen zijn enkele maatregelen primair de verantwoordelijkheid van de gemeente: het verbeteren/aanleggen van langzaam verkeer routes, doorgaande fietsroutes, verkeersmaatregelen spoorzone Beverwijk, verbetering Pontplein IJmuiden en het station Beverwijk toegankelijker maken aan de Oostkant. Als het gaat om regionale fietsroutes zijn er onder het MRA programma Metropolitane Fietsroutes de afgelopen paar jaar 9 projecten gerealiseerd in de IJmond en staan er nog 6 in de planning. Het organiseren van financiering waar die nog ontbreekt, loopt via de Vervoerregio en Platform Mobiliteit, niet via de Verstedelijkingsstrategie. De realisatie van de A8-A9 verbinding is momenteel in voorbereiding onder verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland, vooralsnog wordt start realisatie voorzien voor 2025. Het ministerie van IenW heeft eerder aangegeven niet in te kunnen stemmen met een verlaging van de snelheid op de A22. De Velserverbinding is eerder onderzocht, waarbij nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. De OV-verbinding met Schiphol en Amsterdam Zuid zal verbeterd worden met de verbetering van de HOV-verbinding tussen deze stations en Haarlem.

			- de verbinding A208-A9 ("Velserverbinding"), - de verbinding A8/A9, - rechtstreekse en snelle verbinding OV naar Amsterdam, Schiphol en Zuidas (30 minuten, evt. light rail), - verbeteren/aanleggen langzaam verkeer routes, - doorgaande fietsroutes, - verkeersmaatregelen spoorzone Beverwijk, - verbetering Pontplein IJmuiden, - het station Beverwijk toegankelijker maken aan de Oostkant.	
		6	Reactie keuzevraagstuk NZKG Energietransitie: De IJmond realiseert zich dat NZKG en de MRA niet zelfvoorzienend kunnen zijn en is bereid naar andere locaties (buiten NZKG) te kijken, zoals Flevoland en buiten de MRA, zoals Groningen en Den Helder en naar andere trace's voor de 380KV kabel, zoals in het concept geschetst. Eventuele extra aanlanding van wind op zee wordt in de IJmond getoetst aan economische spin off, leefbaarheid, gezondheid en verbetering imago. Kortom, voordeel voor de IJmond is voorwaarde en in dat licht staat de IJmond open voor een gesprek hierover. Daarbij is het belangrijk dat er een directe relatie is met verduurzaming van Tata en versnelling van de energietransitie van Tata. Circulaire economie: Gezien de geschetste onduidelijkheid van deze ruimteclaim (wanneer wordt dat duidelijker?) en de druk op de ruimte voor andere functies, ligt het op dit moment niet voor de hand hiervoor significante additionele ruimte te reserveren. Eventuele toekomstige ruimteclaims die substantieel bijdragen aan de circulaire economie worden integraal getoetst aan alle ruimtelijke thema's. Transformatie: in de IJmond is nauwelijks uitgeefbare ruimte op droge bedrijventerreinen (vgl. monitor NZKG-Uitvoeringsprogramma). De IJmond vindt het een goed idee als wordt verkend of dit buiten NZKG zou kunnen of buiten de MRA. Wijkermeerpolder: Om andere locaties in de regio bij dit vraagstuk te betrekken, zoals Baanstee Noord/De Purmer in Purmerend en/of Boekelermeer in Alkmaar of Almere en Lelystad, vindt de IJmond een goede richting. Een deel van de Wijkermeerpolder hiervoor benutten (welk deel?) ligt niet voor de hand gelet op alle provinciale beschermingsregimes, het zoekgebied waterbuffers langs het Noordzeekanaal en het belang van de groene buffer tussen de verstedelijkingsgebieden in de IJmond en Zaanstad. De IJmond staat nog steeds achter de afspraken gemaakt over de Houtrakpolder in NZKG visie 2040... [en verder]	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in Versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. De verduurzaming van Tata, een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging en het hebben van een *backbone* voor waterstoftransport zijn van die onmisbare elementen. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.

		7	Reactie keuzevraagstuk Schiphol: Wettelijke- en beleidsontwikkelingen, alsook de mogelijke groei van de luchtvaart hebben een grote impact op allerlei vraagstukken en ambities in deze regio die elkaar beconcurreren in ruimte, zoals de woningbouwopgave, bereikbaarheid en de energietransitie. Het gaat hierbij niet alleen om regionale of lokale ambities, maar ook om gezamenlijke ambities die Rijk en de regio hebben. Ontwikkelingen die ook nadrukkelijk aandacht vragen voor de bescherming van het leefklimaat enerzijds en oog voor samenhang tussen de landzijdige ambities en de belangen in de lucht anderzijds. De IJmond wil dat het leefklimaat, dat nu al onder druk staat, voldoende wordt beschermd, waarbij de aandacht uitgaat naar een herijking van het normenkader voor de luchtvaart. Waar het nu nog te vaak gaat over aantallen 'ernstig gehinderden' (volgens een bepaalde definitie), moet er een betere definiëring komen van hinderbeleving. Uiteindelijk moet het normenkader bijdragen aan de bescherming van een basisleefomgeving.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De wensen van de regio IJmond kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kan de regio IJmond haar opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.
		8	In de raad van Beverwijk is bij de bespreking van de reactie unaniem een motie aangenomen: "Verzoekt het college om in de begeleidende brief te benadrukken dat voor Beverwijk verbetering van de leefomgeving en van de gezondheid van de inwoners van Beverwijk een absolute vereiste is bij de uitwerking van de opgaven in de verstedelijkingstrategie van de MRA; Dit kracht bij te zetten in de verschillende gremia door uit te dragen dat voor Beverwijk de verbetering van de leefomgeving en de gezondheid van de inwoners van Beverwijk absolute prioriteit heeft "	Het zorgen voor een gezondere leefomgeving is expliciet een van de uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie. Het is een belangrijke opgave. Met de Verstedelijkingsstrategie agenderen we de opgave op dit vlak in de IJmond en worden afspraken gemaakt die verder worden uitgewerkt in de samenwerking onder het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied en het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. De Verstedelijkingstrategie vormt zo dan ook een ondersteuning voor de door de gemeenteraad van Beverwijk gewenste verbetering van de leefomgeving en gezondheidsbevordering.
3a	Gemeente Haarlem	1	De Haarlemse raad vindt de aandacht voor bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland in de verstedelijkingsstrategie onderbelicht. De raad wil met deze zienswijze specifiek aandacht vragen voor de mobiliteitstransitie en de ketenmobiliteit. Het gaat om een aantal bovenregionale projecten die opgenomen zijn in het MRA OV Toekomstbeeld, in relatie staan tot de verstedelijking in het westelijk deel van de MRA en een bovenregionale impact hebben op A9, spoor en de OV schaalsprong in het algemeen: • OV knooppunt Nieuw-Zuid, Oostpoort, Haarlem Centrum • De HOV Corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlem (lightrail) • Velserverbinding A9-N208 • MRA fietsroutenetwerk voltooien De ontwikkeling van de OV-knooppunten wordt in de Verstedelijkingsstrategie goed geagendeerd, ook in het licht van de noodzakelijke mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van nieuwe werkfuncties. Dit geldt zeker voor het nieuwe bovenregionale OV-knooppunt HaarlemNieuw-Zuid, maar ook voor stationsgebied Haarlem centrum en Oostpoort.	We zijn blij met de waardering van de Haarlemse gemeenteraad voor de wijze waarop de ontwikkeling van de HOV-knooppunten Nieuw-Zuid, Oostpoort en Haarlem Centrum in de Verstedelijkingsstrategie zijn geagendeerd. Deze ontwikkeling is ook onderdeel van een paralleltraject waar de investeringen in deze en andere knooppunten worden voorbereid. Het kan zijn dat Rijk en regio niet voor alle gewenste ontwikkelingen op korte termijn afspraken kunnen maken. Voor de HOV-corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlem wordt momenteel onderzoek gedaan naar de manier waarop de huidige capaciteit van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verder uitgebreid moet worden, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in de regio, zoals de woningbouwopgave. De resultaten worden eind 2021 verwacht. De uitkomsten hiervan kunnen leiden tot Rijk-regio samenwerking op deze corridor, maar vooralsnog is hier geen sprake van. De Velserverbinding is eerder onderzocht, waarbij nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. De werkzaamheden aan het MRA fietsnetwerk worden komende jaren voortgezet.

		2	• De Haarlemse raad is positief over de rijk-regio samenwerking in de Verstedelijkingsstrategie • Het concept van de poly-centrische metropool sluit goed aan op de ambities die Haarlem heeft en de positie van Haarlem in de MRA • Het is goed dat de complexiteit van ruimtelijke ontwikkelingen integraal wordt aangepakt	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		3	Ondanks dat de Koepel en het C-district vermeld worden in de gebiedsbeschrijving vraagt de raad wel meer aandacht voor de uitwerking van de economische functie. De onderbouwing van de spreiding van werkgelegenheid over de regio is nog mager. De economische ambitie van Haarlem is steviger dan nu in het Verstedelijkingsconcept staat verwoord. Redenerend vanuit het idee van de poly-centrische ontwikkeling van de metropool zou het uitgangspunt moeten zijn dat in de deelregio's de groei van het aantal banen minimaal gelijke tred houdt met de toename van het aantal inwoners. Dit ter voorkoming van het verder scheef trekken van de woonwerkbalans en de hieraan gerelateerde benodigde mobiliteitsinvesteringen. Het toevoegen van werkfuncties rondom de eerdergenoemde drie Haarlemse ov-knooppunten is daarbij cruciaal om deze woon-werkbalans te behouden. Hierbij is de mate van kwaliteit van de openbare ruimte en de hoogstedelijkheid van deze knooppunten essentieel voor het succes ervan.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Haarlem zijn in Versie 3 van het verstedelijkingsconcept de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. Ten aanzien van de ambitie in te zetten op spreiding van de werkgelegenheidsgroei is de inschatting dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is. Om de spreiding te bewerkstelligen, wordt ingezet op ontwikkeling van de stadsharten – d.w.z. gemengde stedelijke milieus rond ov-knooppunten – van de gemeenten die een fors aandeel hebben in de woningbouwopgave.
		4	Veel bestaande bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gemengde woonwerklocaties. Het behouden van gezoneerde bedrijventerreinen zoals Waarderpolder Haarlem Business Park is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te blijven bieden. Het versterken van de economische samenwerking aan de westflank van de MRA (Zuid-Kennemerland, IJmond, Haarlemmermeer) is belangrijk en biedt kansen. Haarlem en Zuid-Kennemerland zijn meer dan een fijne woon-, leef- en bezoekregio.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers. We waarderen deze ondersteuning.
		5	In de verstedelijkingsstrategie is meer aandacht voor de impact van recreatie en toerisme gewenst. Deze onderwerpen hebben niet alleen een grote economische impact, maar ook effect op de ruimte en op de leefkwaliteit van de inwoners. Voor de coronacrisis was er sprake van een hoge groeiverwachting van het aantal (internationale) toeristen. Nu leidt de groei van het aantal woningen en aantal inwoners en banen ook tot een groei van de recreatiebehoefte, zowel in de steden als in het buitengebied.	Deze reactie van de Haarlemse gemeenteraad is opgepakt door in Versie 3 ook aandacht te schenken aan recreatie en toerisme in het stedelijk gebied, naast de aandacht die in het verstedelijkingsconcept al uitging naar recreatiedruk en verbeteringen van de recreatieve structuren en voorzieningen in het landschap Daarbij is de algemene lijn van het MRA Programma Toerisme leidend: het opvangen van de groei door het ontlasten van drukke plekken en het spreiden van toeristen en de economische voordelen over de regio.
		6	Naarmate de verstedelijking toeneemt, is het des te belangrijker te investeren in natuur en recreatie. Dit is bij uitstek een bovenlokale opgave en het is goed dat zowel de investeringskant als de beheerkant in de Verstedelijkingsstrategie worden geagendeerd. Minder duidelijk is tot welke concrete acties dit gaat leiden.	In het verstedelijkingsconcept wordt het belang van investeren in natuur en recreatie in relatie tot verdere verstedelijking geagendeerd. De Verstedelijkingsstrategie beschrijft de gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA op hoofdlijnen, inclusief voor de komende jaren de bijbehorende samenwerking en investeringsagenda. De uitwerking in concrete acties is een vervolgstap. Tegelijkertijd wordt daar soms al aan gewerkt, bijvoorbeeld aan het versterken van het Natuurnetwerk Nederland. Op een aantal concrete

				projecten volgen mogelijk Rijk-regio afspraken die dan opgenomen zullen worden in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.
		7	In het kader van het "keuzevraagstuk Noorzeekanaalgebied" wil de raad meegeven dat de Houtrakpolder een belangrijk onderdeel is van de groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem. Gelet op het voorgaande punt is de gewenste lijn hier een versterking van de natuurwaarden en de recreatieve mogelijkheden	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. De Haarlemse raad vraagt in het bijzonder aandacht voor de Houtrakpolder. Ten aanzien van deze polder houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein. Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		8	Het abstractieniveau van de Verstedelijkingsstrategie en de hieruit voortvloeiende afspraken met Rijk en regio is hoog. De genoemde thema's en opgaven vragen om een degelijke uitwerking in programma's en projecten. De Haarlemse raad blijft graag betrokken bij deze uitwerking.	Ook de MRA wil de Haarlemse raad, net als de andere raden en Staten graag betrokken houden bij het vervolg. In het proces tot de vaststelling van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten zal aandacht worden besteed aan het informeren en betrokken houden van raden en Staten. Voor de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie wordt de komende maanden een voorstel uitgewerkt voor de samenwerking met het Rijk. Voor de hand ligt dat hierin, net als tot nu toe, een grote rol is weggelegd voor MRA Platform Ruimte. MRA-bestuurders kunnen hierin, met ruggenspraak van hun raden, de belangen van de deelregio naar voren brengen. Daarnaast zullen raden en Staten geïnformeerd worden over de voortgang van en verdere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie en zullen belangrijke besluiten aan hen worden voorgelegd.
3b	Gemeente Bloemendaal	1	De gemeente Bloemendaal onderschrijft de centrale gedachte achter de verstedelijkingsstrategie van een polycentrische ontwikkeling. De MRA bestaat uit veel verschillende en krachtige kernen, die elkaars kwaliteiten versterken, Ze liggen in een landschap dat al even gevarieerd is. Het dorpse en groene karakter van Bloemendaal, met de afzonderlijke kernen, is een te behouden kwaliteit voor de metropoolregio. In de verstedelijkingsstrategie wordt ingezet op een goede verdeling van de werkgelegenheid in de MRA en balans in woon- en werklocaties. In de doorontwikkeling van de MRA regio wordt daarnaast niet enkel ingezet op het toevoegen van woningen, maar nagedacht hoe de MRA leefbaar blijft met ook aandacht voor klimaatadaptatie en landschap. Dit zijn logische keuzes en sluiten goed aan op de ambities die de regio Zuid-Kennemerland heeft en de positie van Zuid-Kennemerland in de MRA.	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		2	Het verbeteren van de bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de regio Zuid-Kennemerland. In de regio wordt stevig ingezet op een mobiliteitstransitie en hiervoor zijn een schaalsprong van het regionale OV, het versterken van het regionale fietsroutenetwerk en het verbeteren van de voorzieningen voor ketenmobiliteit onontbeerlijk. De ontwikkeling van de OV-knooppunten wordt in de verstedelijkingsstrategie goed geagendeerd, ook in het licht van	Deze reactie onderschrijft de inzet op het thema mobiliteit van het Verstedelijkingsconcept. We waarderen deze ondersteuning.

			de noodzakelijke mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van nieuwe werkfuncties.	
		3	In de verstedeliikingsstrategie is meer aandacht voor de impact van recreatie en toerisme gewenst. Deze onderwerpen hebben niet alleen een grote economische impact, maar ook effect op de ruimte, op de natuurwaarden en landschappelijke kwaliteit en op de leefkwaliteit van de inwoners. voor de coronacrisis was er sprake van een hoge groeiverwachting van het aantal (internationale) toeristen. Nu leidt de groei van het aantal woningen, aantal inwoners en banen ook tot een groei van de recreatiebehoefte, zowel in de steden als in het buitengebied. Naarmate de verstedelijking het toeneemt is des te belangrijker te investeren in natuur en recreatie. Dit is bij uitstek een bovenlokale opgave en het is goed dat zowel de investeringskant als de beheerkant in de verstedelijkingsstrategie worden geagendeerd. Minder duidelijk is tot welke concrete acties dit gaat leiden.	In het verstedelijkingsconcept wordt het belang van investeren in natuur en recreatie in relatie tot verdere verstedelijking geagendeerd. De Verstedelijkingsstrategie beschrijft de gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA op hoofdlijnen, inclusief voor de komende jaren de bijbehorende samenwerking en investeringsagenda. De uitwerking in concrete acties is een vervolgstap. Tegelijkertijd wordt daar soms al aan gewerkt, bijvoorbeeld aan het versterken van het Natuurnetwerk Nederland. Op een aantal concrete projecten volgen mogelijk Rijk-regio afspraken die dan opgenomen zullen worden in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.
		4	Met betrekking tot de kwaliteitsimpuls van de Noordzeekust vinden wij het belangrijk om in te gaan op de zonering van de verschillende kustplaatsen. In de omschrijving van de opgaven van Zuidprofiel Kennemerland wordt omschreven dat de kustplaatsen een sterk toeristisch profiel hebben en dat dit onder de noemer Amsterdam Beach wordt versterkt. De verscheidenheid van de Noordzeekust komt hier onvoldoende in naar voren, terwijl dit een belangrijke kwaliteit is in de regio die geborgd moet worden. Naast het ontwikkelen van jaarrond-voorzieningen op de recreatiestranden (Zandvoord en IJmuiden aan Zee) is het voor een kwaliteitsimpuls belangrijk dat de verscheidenheid van de kustplaatsen behouden blijft. Dit is van belang voor de leefkwaliteit in de regio en de verschillende doelgroepen die de Noordzeekust bedient.	Naar aanleiding van deze wens van de gemeente Bloemendaal is de beschrijving in versie 3 aangevuld in hoofdstuk 4.2.
		5	Betreffende het "keuzevraagstuk Noorzeekanaalgebied" zijn wij van mening dat de Houtrakpolder een belangrijk onderdeel is van de groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem. Gelet op de recreatieve druk in het buítengebied is de gewenste lijn hier een versterking van de natuurwaarden en de recreatieve mogelijkheden.	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. De raad van Bloemendaal vraagt in het bijzonder aandacht voor de Houtrakpolder. Ten aanzien van deze polder houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein. Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		6	De onderbouwing van de spreiding van werkgelegenheid over de MRA-regio is nog mager. De economische ambitie van Zuid-Kennemerland is steviger dan nu in het verstedelijkingsconcept staat verwoord. Redenerend vanuit het idee van de polycentrische ontwikkeling van de metropool zou het uitgangspunt moeten zijn dat in de deelregio's de groei van het aantal banen minimaal gelijke tred houdt met de toename van	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Bloemendaal zijn in Versie 3 van het verstedelijkingsconcept de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. Ten aanzien van de ambitie in te zetten op spreiding van de werkgelegenheidsgroei is de inschatting dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is. Om de spreiding te bewerkstelligen, wordt ingezet op ontwikkeling van de stadsharten –

			het aantal inwoners. Dit ter voorkoming van verdere scheefgroei van de woon-werkbalans en de hieraan gerelateerde benodigde mobiliteits-investeringen. Het toevoegen van werkfuncties rondom de ov-knooppunten is daarbij cruciaal om deze woon-werkbalans te behouden.	dwz gemengde stedelijke milieus rond ov-knooppunten – van de gemeenten die een fors aandeel hebben in de woningbouwopgave.
		7	Veel bestaande bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gemengde woonwerklocaties. Het behouden van voldoende gezoneerde bedrijventerreinen zoals waarderpolder Haarlem Business park is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te blijven bieden. Het versterken van de economische samenwerking aan de westflank van de MRA (Zuid-Kennemerland, IJmond, Haarlemmermeer) is belangrijk en biedt kansen, Zuid-Kennemerland is meer dan fijne woon-, leef- en bezoekersregio.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers. We waarderen deze ondersteuning.
		8	Het abstractieniveau van de verstedelijkingsstrategie en de hieruit voortvloeiende afspraken met Rijk en regio is hoog. De genoemde thema's en opgaven vragen om een degelijke uitwerking in programma's en projecten. Wij blijven graag betrokken bij deze uitwerking.	Ook de MRA wil de Bloemendaalse raad, net als de andere raden en Staten graag betrokken houden bij het vervolg. In het proces tot de vaststelling van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten zal aandacht worden besteed aan het informeren en betrokken houden van raden en Staten. Voor de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie wordt de komende maanden een voorstel uitgewerkt voor de samenwerking met het Rijk. Voor de hand ligt dat hierin, net als tot nu toe, een grote rol is weggelegd voor MRA Platform Ruimte. MRA-bestuurders kunnen hierin, met ruggenspraak van hun raden, de belangen van de deelregio naar voren brengen. Daarnaast zullen raden en Staten geïnformeerd worden over de voortgang en verdere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie en zullen belangrijke besluiten aan hen worden voorgelegd.
3c	Gemeente Zandvoort	1	De Zandvoortse raad is in beginsel positief over de rijk-regio samenwerking in de Verstedelijkingsstrategie. Wel is de raad kritisch op de (wederom) korte reactietermijn die vanuit het MRA-bureau geboden wordt voor de bestuurlijke behandeling. Graag een volgende keer een realistisch tijdspad aanhouden.	Conform het convenant Versterken Samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (2016) is de reactietermijn van 8 weken gehanteerd.
		2	Het concept van de polycentrische metropool sluit goed aan op de waarde die de afzonderlijke deelregio's hebben voor de MRA. Er komen de komende decennia complexe ontwikkelingen op ons af en het is goed dat erop regionale schaal, samen met het Rijk, integraal nagedacht wordt over de ruimtelijke consequenties hiervan.	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		3	De raad vraagt meer aandacht voor de uitwerking van de economische functie. De onderbouwing van de spreiding van werkgelegenheid over de regio is nog mager. De economische en toeristische ambitie van Zandvoort is steviger dan nu in het Verstedelijkingsconcept staat verwoord. Voor Zuid-Kennemerland en in het bijzonder voor Zandvoort is recreatie en toerisme een hele belangrijke economische pijler. Dit verdient in de Verstedelijkingsstrategie meer aandacht. Zandvoort heeft de ambitie om als dé badplaats van de MRA "werken aan zee" te stimuleren als onderscheidend werkmilieu in de MRA. Deze ontwikkeling hangt sterk samen met de aanwezigheid van het station. Graag zou Zandvoort ook zien dat voor de knooppuntontwikkeling naar de stationsomgeving van Zandvoort wordt gekeken. De omgeving van het station	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeenteraad van Zandvoort zijn in Versie 3 van het verstedelijkingsconcept de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. Ten aanzien van de ambitie in te zetten op spreiding van de werkgelegenheidsgroei is de inschatting dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is. Om de spreiding te bewerkstelligen, wordt ingezet op ontwikkeling van de stadsharten – d.w.z. gemengde stedelijke milieus rond ov-knooppunten – van de gemeenten die een fors aandeel hebben in de woningbouwopgave.

			Zandvoort aan Zee met het Entreegebied en Badhuisplein biedt kansen voor het toevoegen van werk- en commerciële functies. Hier wordt de uitstraling van Zandvoort de komende jaren fors verbeterd. Het belang van recreatie wordt de komende jaren steeds groter. Voor Zandvoort is naast de kustrecreatie ook de natuurrecreatie van belang. Om in de toenemende recreatieve en toeristische vraag in de MRA te kunnen voorzien gaat Zandvoort graag regionaal het gesprek aan over de ontwikkeling van meer jaarrond voorzieningen aan de kust.	
		4	Een ander belangrijk punt dat onvoldoende in het Verstedelijkingsconcept naar voren komt is de bereikbaarheid van de kust voor alle modaliteiten. Deze modaliteiten zijn gelijkwaardig en de auto blijft ook in komende jaren belangrijk voor een goede bereikbaarheid; investeringen in infrastructuur kunnen niet achterwege blijven. Eén van de maatregelen die leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid van de kust is de aanleg van de verbinding A208-A9 (de zogenaamde "Velserverbinding").	De gemeenteraad van Zandvoort wijst op het belang van de zogeheten Velserverbinding voor de bereikbaarheid. De Velserverbinding is eerder onderzocht, waarbij nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. Daarom is deze verbinding niet in de Verstedelijkingsstrategie opgenomen.
		5	Uitbreiding van het Nationaal Park is een goede zaak, maar mag er niet toe leiden dat aan de kust de ruimte voor economische en toeristische ontwikkeling verder ingeperkt wordt.	Het plan voor uitbreiding van Nationaal Park Zuid-Kennemerland zal worden uitgewerkt in samenspraak met betrokken gemeenten, waaronder Zandvoort. Deze gemeenten hebben ook een rol in de uiteindelijke besluitvorming over uitbreiding.
		6	Het is een goede zaak dat, in het licht van de klimaatveranderingen, de noodzaak tot versterking van de kustverdediging wordt onderzocht. Zandvoort wil graag met het rijk en de regio verkennen wat dit kan betekenen voor Zandvoort en de ontwikkeling van de boulevardzone.	Dit onderzoek vindt plaats binnen het deltaprogramma voor Nederland. Hierin wordt de kustverdediging in zijn totaliteit beschouwd en gezocht naar mogelijke oplossingen: https://www.deltaprogramma.nl/deltaprogramma/kennisontwikkeling/zeespiegelstijging
4	Deelregio Gooi en Vechtstreek	1	De raden realiseren zich dat het traject van de Verstedelijkingsstrategie MRA van groot belang is voor het agenderen van agendapunten waarop de samenwerking met het Rijk de komende jaren essentieel is. De afstemming op MRA schaal is daar een belangrijk (lobby) middel voor, mede doordat het Rijk zelf de keuze heeft gemaakt via verstedelijkingsconcepten tot prioriteringen van Rijks inzet te komen. We pleiten voor een zo nauw mogelijke betrokkenheid van de raden en Staten in dit proces. Graag zien we deze democratische legitimiteit ook in het vervolgtraject voldoende geborgd. We vinden de timing van het vaststellen van het verstedelijkingsconcept begin 2022 zo vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen onhandig gepland. Dit had of veel eerder of juist over de verkiezingen heen getild moeten worden.	We onderschrijven het grote belang om de raden en Staten aangehaakt te houden om zo draagvlak, commitment en democratische legitimatie te borgen. Mede naar aanleiding van de reactie van de Gooi en Vechtstreek zal daarom een extra processtap worden ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten, voordat tot besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep. Het signaal van de regio Gooi en Vechtstreek over de timing in relatie tot de raadsverkiezingen zal daarbij kenbaar gemaakt worden.
		2	Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat gezamenlijk met het Rijk wordt gewerkt aan de opgaven in het gebied. Als metropool kunnen we een belangrijke bijdrage leveren aan de doelstellingen van de Nationale Omgevingsvisie, zowel op stedelijke als landschappelijke ontwikkeling. Inzet van het Rijk is	In Versie 3 zijn de belangrijkste opgaven in de gebieden en op de verschillende thema's benoemd, waarbij er minder nadruk ligt op het onderscheid tussen Rijk-regio opgaven en regio-opgaven. Op basis van het Verstedelijkingsconcept maken Rijk en regio afspraken om samen te werken aan de ontwikkeling van de regio. In het geval er in de toekomst

			echter ook onmisbaar voor realisatie van deze doelen. Zeker in het licht van de druk die al bij gemeenten aanwezig is door decentralisatie van diverse taken. Daarom willen wij als aandachtspunt meegeven goed te letten op onderwerpen waarop in het verstedelijkingsconcept wordt aangegeven dat dit wel of juist geen Rijk-regio opgave zou zijn. Een belangrijk voorbeeld is de urgentie voor meer Rijksinzet voor landschap. Hier komen wij verder in deze brief op terug.	Rijksmiddelen voor landschap beschikbaar komen, kunnen mogelijk afspraken gemaakt worden over Rijk-regio samenwerking op dat thema.
		3	Wij zijn voorstander van het uitwerken van een polycentrisch model. Een sterke metropool heeft baat bij zowel een kernstad als een krachtige regio met kernen daaromheen. Dat draagt bij aan zowel de leef kwaliteit in Amsterdam, onze regio Gooi en Vechtstreek als ook van de andere gebieden in de metropool. Het versterken van de identiteit van de verschillende gebieden in de metropool complementair aan elkaar helpt om samen de hele metropoolregio te versterken. Het is dan ook sterk en logisch dat in het stuk de aandacht goed verdeeld is over de verschillende deelgebieden die onze metropool beslaat, o.a. via de uitwerking van verschillende integraal uit te werken gebieden. Als Gooi en Vechtstreek dragen wij bij aan de gehele metropool. We hebben een aantrekkelijk woon- en werkgebied in de metropool met hoge natuur- en recreatieve waarde en een sterk economisch profiel. De regio ontwikkelt zich steeds verder, zoals langs de Gooicorridor en HOV-lijnen (zie het recent gesloten woonakkoord met de provincie) en het landschap (bijvoorbeeld het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen).	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		4	Doel van de verstedelijkingsstrategie is dat 'in internationaal perspectief de regio zich niet alleen moet (blijven) onderscheiden door economische groeimogelijkheden, maar ook door de goed opgeleide beroepsbevolking, het sociaal evenwicht en de hoge kwaliteit van de leefomgeving'. Het onderdeel sociaal evenwicht of ook wel de inclusiviteit van de regio is misschien wel de lastigste en moeilijkste, maar tegelijk ook de meest essentiële opgave voor de komende jaren. Meer nog dan in de afgelopen periode zal deze pijler, die o.a. vorm en inhoud moet krijgen onder de paraplu van bereikbare steden, de komende tijd volop ontwikkeld moeten worden. Zo kunnen bijvoorbeeld niet alleen voldoende, maar ook voldoende betaalbare woningen op goed bereikbare plekken voor voldoende praktijkgeschoolde werknemers, de toekomstige welvaart en welzijn in onze regio borgen. Dit onderdeel zou nog verder uitgewerkt moeten worden in het verstedelijkingsconcept.	Het verstedelijkingsconcept is mede naar aanleiding van deze reactie van de deelregio Gooi- en Vechtstreek aangepast. In Versie 3 zijn de handelingsperspectieven op de sociaal-maatschappelijke verstedelijkingsopgaven daartoe verder uitgewerkt. In de latere uitwerking en uitvoering van de verstedelijkingsstrategie zal hier verder invulling aan worden gegeven. Verder zijn ook in Woondeal tussen Rijk en Regio afspraken gemaakt over de inzet voor voldoende betaalbare woningen. Binnen het traject Bereikbare Steden worden voorts per stadshart integrale gebiedsplannen opgesteld. Betaalbaar wonen zal hier ook een thema in zijn.
		5	Wij zijn voorstander van het uitwerken van een polycentrisch model met sterke deelgebieden die economisch complementair zijn aan elkaar. Het genoemde en al bestaande economisch profiel van Media, ICT, zorg en vrijetijdseconomie voor onze regio is sterk. Versterken van het economisch profiel Gooi en Vechtstreek op media met het perspectief van een AI-campus is	In Versie 3 van het verstedelijkingsconcept zijn de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. De kwalitatieve beschrijving van het economisch profiel van Gooi en Vechtstreek en ambities voor de toekomst zijn hierin meegenomen. Als het gaat om Rijksbetrokkenheid bij lokale/regionale

			een belangrijke ontwikkeling dat wet degelijk ook inzet en betrokkenheid van het Rijk vraagt en wij dan ook graag zo zien terugkomen op p.71. Doel is het verder benutten, versterken en verbreden van het bestaande ecosysteem door cross-sectorale vervlechting met ICT, CI en Tech (AI, AR, VR en Gaming), en toepassen vaardigheden in het ecosysteem voor maatschappelijke uitdagingen in bijv. zorg, onderwijs en het verrijken van de mediawijsheid van de Nederlandse bevolking. Het waardevolle landschap is een stevige pijler onder vestigingsvoorwaarden van werkgelegenheid. Ondanks beperkte ruimte in onze regio door het waardevolle landschap is er zeker plaats voor meer werkgelegenheid. Een goede woon-werkbalans en versterkte focus op behoud van praktijkgeschoold werk is relevant voor behoud en versterking van de leefbaarheid.....(p.8 reactie) Wat betreft de opgave van de ontwikkeling van een AI-Campus wordt dit in het verstedelijkingsconcept als regionale opgave gezien. Dat klopt grotendeels, echter wordt ook urgentie van betrokkenheid van de ministeries van BZK en OCW op onderdelen gezien.	economische ontwikkeling, dan zitten hier voorwaarden aan: de opgave moet van nationaal belang zijn, grote urgentie kennen en niet zonder Rijksinzet kunnen.
		6	Een aanvullende opmerking over de kaart op p.26 (veerkrachtige, schone en inclusieve economie) wat betreft ontwikkelingen rondom knooppunten Hilversum en Hilversum Mediapark: Hoewel het bolletje overlappend op beide knooppunten staat lijkt de kaart te suggereren dat (geplande) economische ontwikkeling rondom station Hilversum wegvallen en alles zich concentreert rondom het Hilversum Mediapark. Dat klopt niet. Hoewel inderdaad kansen worden gezien voor veel banengroei rondom het Mediapark, zijn er ook ontwikkelingen en kansen voor werkgelegenheidsgroei rondom station Hilversum. Wij gaan er vanuit dat deze bollen nu samen zijn genomen en dit niet alleen gaat om ontwikkeling van Mediapark en zien in de volgende versie dit graag verduidelijkt terugkomen in de legenda of met aparte bollen op de kaart.	Het algemene kaartbeeld wordt aangepast op deze reactie van de Gooi- en Vechtstreek. Per deelgebied is in Versie 3 tevens een meer gedetailleerd kaartbeeld toegevoegd waarbij het onderscheid tussen Mediapark en station Hilversum duidelijker is.
		7	Het valt op dat de mobiliteitsoplossingen voortkomen uit het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid. Dit programma heeft echter niet exact dezelfde doelen en reikwijdte als de Verstedelijkingsstrategie. Ook zijn niet alle deelregio's direct vertegenwoordigd in de besluitvormende gremia in dit programma. Dit vraagt daarom extra aandacht bij de integratieslag.	Het Rijk-regio Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. Gooi en Vechtstreek is in dit programma vertegenwoordigd via de provincie Noord-Holland. Er wordt intensief afgestemd tussen de Verstedelijkingsstrategie en SBaB.
		8	De doorstroom op de A1, A27 en Gooicorridor is essentieel voor ontwikkelingen en de leefbaarheid in onze regio. We zien deze urgentie met inzet op knelpunten op de doorstroming op de A1 en Gooicorridor in de volgende versie graag nadrukkelijker terug. De A1 en Gooicorridor zijn van essentieel belang voor de verbindingen met andere metropolen en het oosten van NL. Onterecht is dat de A1 niet wordt genoemd in het	De beschrijving van de opgaven in het mobiliteitssysteem is in Versie 3 aangepast op het oplossen van knelpunten in de doorstroming A1, A27, Gooicorridor waar Gooi- en Vechtstreek op wijst.. Ook is de relatie van de opgave op de A1 met de Gooicorridor benoemd in de deelgebied-beschrijving. Het functioneren van de corridors in de MRA is onderdeel van het Multimodaaltoekomstbeeld dat binnen Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) wordt opgesteld, waarbij ook ontwikkelingen van buiten de MRA worden meegenomen.

			systeemvraagstuk mobiliteit en de fasering. Daarnaast is ook de Gooicorridor (trein) een belangrijke ader voor onze regio en een belangrijke verbinder met de regio Amersfoort en verder richting het Oosten. Versterking van de Gooicorridor kan een belangrijke bedrage leveren aan vermindering van NMCA knelpunt A1. De Gooicorridor moet daarom benoemd worden als Rijk-MRA opgave op p.71 en de tekst op p.52 moet hierop worden aangepast. Relevant is de afgesproken (BO MIRT 2020) vervolgstudie naar de gevolgen van besluitvorming OV SAAL voor de trajecten die reistijdverlies ondervinden en waar aanvullende maatregelen mogelijk en nodig zijn, zoals voor de verbinding Hilversum-Amsterdam CS. Voor A1 en Gooicorridor, de verbinding van Oost NL met de MRA, is het belangrijk de opgaven langs deze as bij elkaar op te tellen. De prognose tot 2040 is dat naast de 11.500 woningen en 115.000 banen in de Gooi en Vechtstreek, opgeteld nog eens 62.000 woningen en 367.000 arbeidsplaatsen extra aan deze corridor in de regio Amersfoort en Foodvalley en de Cleantechregio met de MRA worden verbonden. Daar komt bij dat met oog op toename van thuiswerken steeds meer mensen verder van hun werk verhuizen. Wij pleiten daarom voor een vervolg van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam, zowel in maatregelen als nader onderzoek naar de langere termijn via een integraal MIRT-onderzoek A1 (multimodaal, incl Gooicorridor). + Moties gem. Laren en Gooise Meren met wens dat hierbij de ondergrondse variant wordt meegenomen, ihkv leefbaarheid en mogelijk te creëren nieuwbouwlocaties en verbindingen.	
		9	Daarnaast willen we aandacht vragen voor doorwerking op het onderliggend wegennet bij het Re-design van het wegennet, in relatie tot de belasting van de A9. Het effect op onderliggend wegennet moet breder worden onderzocht dan nu onder het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt gedaan. Effecten kunnen ook verderop op het wegennet doorwerking hebben. Om dit uit te kunnen sluiten of beter rekening mee te houden pleiten we ervoor ook hier de N201 en N236 in mee te nemen. Wij willen negatieve effecten voor de leefbaarheid of natuurwaarden voorkomen, zoals in Wijdemeren en Hilversum, waar de N201 door de stad aansluiting vindt op de A27/A1, of langs de N236.	In Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) wordt het herontwerp van het wegennet onderzocht in het traject Multimodaal toekomstbeeld. Daarbij wordt, naast naar effecten elders in het hoofdwegennet, ook gekeken naar effect op het onderliggend wegennet van N-wegen. Bij een mogelijke verdere uitwerking komen thema's als leefbaarheid en natuurwaarden nadrukkelijk ook aan bod.
		10	Verder missen wij in het verstedelijkingsconcept op de kaart in het hoofdstuk mobiliteit de gewenste HOV route Gooi-Amsterdam Zuid (via Muiden P+R). Het inpassen van ruimte voor haltering op Amsterdam Zuid is hiervoor van belang. Zeker met de keuze voor Amsterdam Autoluw is dit een belangrijke aanvullende kansrijke verbinding. Daarnaast is doorontwikkeling van de HOV-verbinding tussen Almere, Gooi en Utrecht langs de A27 een kans.	Dit betreft een buslijn (321) die op dit moment al rijdt hij als spitslijn (221). Met de Vervoerregio Amsterdam is besproken dat de uiteindelijke route van de bus langs het busstation bij Zuid zal zijn. Hier is momenteel nog geen ruimte voor en tijdens de verbouwing ook niet. Er zijn op dit moment daarvoor een aantal tijdelijke haltes aangelegd. Sinds augustus rijdt lijn 200 van Huizen busstation naar Utrecht Science Park. Op halte Blaricum Carpoolplaats kan op dit moment overgestapt worden van lijn 326 uit Almere naar lijn 200. Er zijn bij de provincie Noord-Holland op dit moment geen plannen om daar iets op aan te

				passen. Wel staat de doorontwikkeling van de HOV-verbinding tussen Almere, Gooi en Utrecht langs de A27 opgenomen in het OV Toekomstbeeld.
		11	Tot slot een opmerking over kaartbeeld mobiliteit op p.22. Hier is Naarden-Bussum onterecht niet als halte gemarkeerd. Dit zien wij graag juist opgenomen in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept.	Het kaartbeeld is op deze reactie aangepast.
		12	Landschap en recreatie is niet alleen een tegenhanger van verstedelijking, ook een zeer belangrijke randvoorwaarde voor verstedelijking als we dat inderdaad op een manier willen doen die bijdraagt aan de leefbaarheid. En leefbaarheid is immers een belangrijk uitgangspunt van het verstedelijkingsconcept. Wij kunnen ons goed vinden in het voorstel op p.36. Behoud van waardevolle cultuurlandschappen in onze regio, maar ook de gehele MRA is een urgente opgave. Daar zou ook het Rijk zich meer aan moeten committeren. Op dit moment ontbreekt een adequaat wettelijk en financieel kader voor beheer van recreatieve voorzieningen, waardoor feitelijk dit vraagstuk vooral bij gemeenten en terreinbeheerders landt. We willen het belang benadrukken om het Rijk vanuit de MRA om hun verantwoordelijkheid hierin te wijzen en vragen aan het Rijk een structurele financiële bijdrage hieraan te gaan leveren.	Het ministerie van OC&W wil dat iedereen cultuur kan beleven. Het stelt ook middelen beschikbaar voor behoud van waardevol cultuurlandschap, bijvoorbeeld via de erfgoeddeal. Het beheer van recreatieve voorzieningen valt in de huidige verdeling van taken niet onder Rijksverantwoordelijkheid, daarom is er hiervoor geen Rijksbudget beschikbaar. Indien er door het beheer aan Rijksdoelen bij wordt gedragen kan er mogelijk aansluiting worden gezocht bij bijbehorende Rijksinstrumenten. Volledig in lijn met deze suggestie van regio Gooi en Vechtstreek willen we vanuit de VS MRA de situatie m.b.t. de beheertekorten in kaart brengen om te agenderen bij het nieuwe kabinet en aan te sturen op het gezamenlijk oplossen ervan.
		13	We zijn tevreden over de aandacht die het onderwerp water krijgt in het verstedelijkingsconcept. Dat is immers een belangrijke randvoorwaarde voor verdere verstedelijking, leefbaarheid en natuurwaarden. Wij dragen graag bij aan het voorgenomen Rijk-regio onderzoek naar een waterrobuuste inrichting van Gooi en Vechtstreek en de tijdelijke waterbufferlocaties. Op pagina 40/41 worden de benodigde acties benoemd voor een water robuuste inrichting en klimaatadaptatie. Graag vragen wij daar in het bijzonder de aandacht voor drinkwater, waarvan de noodzaak om voldoende te hebben evident is. Daarnaast speelt hier in het bijzonder de integratieslag met de gebieden, dit wordt ook onderkend. Ook kan de keuze voor een gebied consequenties hebben voor een ander (zoals het Oer IJ en het Amsterdam Rijnkanaal qua waterberging of het IJmeer en onze drinkwaterwinning). Mocht het noodzakelijk zijn dat er ruimte gevonden moet worden in onze regio dan zullen we meedenken wat een meest geschikte plek is. Daarbij dient dan wel gezocht te worden naar passende oplossingen voor de huidige functies in dat gebied. Als lokale overheden hebben wij hier uiteraard een belangrijke stem in....(p9 reactie inz Noordzeekanaalgebied) De keuzevraagstukken die ons gebied wel indirect raakt is de keuze voor waterbuffering in het Oer IJ. Keuze hierop beïnvloedt de noodzaak van een tijdelijke piekwaterberging in de Vechtstreek. Wij zijn niet tegen een tijdelijke waterberging in het Oer IJ en zien de noodzaak de mogelijkheden daar eerst goed te	We waarderen de ondersteuning van de Gooi en Vechtstreek voor de aandacht in het verstedelijkingsconcept voor het onderwerp water. In Versie 3 is een verdere integratieslag uitgevoerd als het gaat om de verbinding van de wateropgave met andere opgaven. In de uitwerking van het onderzoek naar een waterrobuuste inrichting van Gooi en Vechtstreek en klimaatadaptatie kunnen de benoemde aandachtspunten een plek krijgen, waarbij uiteraard een rol is voor de betrokken gemeenten.

			onderzoeken. Tevens zullen we niet weglopen voor verantwoordelijkheid voor het zoeken naar een piekwaterberging in de Vechtstreek, waar nodig. Echter dient wel rekening te worden gehouden met beïnvloeding op aanwezige functies en dienen de gemeenten waar gezocht wordt vanaf het begin nauw aangehaakt te worden in het traject.	
		14	Wij kunnen ons goed vinden in het belang dat het ecologisch systeem goed op orde is. Wij leveren hier als gebied een belangrijke bijdrage aan met een grote hoeveelheid waardevolle natuur. Specifieke opmerking in deze betreft ecologische verbindingen. Dit is een cruciaal onderdeel voor het functioneren van het Nederlandse Natuurnetwerk. Er wordt gesproken over zones, maar daarnaast zijn concrete maatregelen voor ontsnippering minstens zo van belang, zeker als de hoeveelheid infrastructuur toeneemt of verbreed. Deze verbindingen zijn ook niet zo helder aangewezen als het stuk suggereert. In Noord-Holland zijn deze wel met een lijn in de verordening aangeduid, maar hier zit geen aangewezen (wettelijke) taak voor realisatie aan vast en het is dus geen gegeven dat deze er ook komen. Voorbeeld is de verbinding tussen de oostkant van het Gooi en Flevoland langs de A27. Er is en wordt ook veel geïnvesteerd om tussen het Naardermeer en het IJmeer de barrières door wegen te doorbreken voor de natuurverbinding 'Waterlandtak'. Verder is de verbinding tussen de Vechtstreek (inclusief Diemerscheg) en Waterland erg kwetsbaar, deze missen wij expliciet benoemd....(p.8 reactie) Hierboven hebben wij al het belang van ecologische verbindingen benoemd. Dit speelt zeker in onze regio, waar bijvoorbeeld de verbinding tussen alle heidegebieden afhangt van een ecoduct over de A1. Er is ook een sterke afhankelijkheid van de natte natuur in de Vechtstreek met de droge natuur op de Heuvelrug door het watersysteem. Hierbij kan worden verwezen naar het onderzoek naar dit systeem.	In de provinciale verordening zijn de maatregelen om ecologische barrières te slechten benoemd. Het verstedelijkingsconcept gaat over de hoofdlijnen van inrichtingsvraagstukken en dit meer algemene karakter betekent dat zulke maatregelen daarin niet zijn opgenomen. In de uitwerking van het NOVI-gebied Groene Hart, de groene zones en de uitwerking van de integrale aanpak van het watersysteem komen deze wel concreet aan bod.
		15	Wat wij nog missen in het stuk is verbetering van Natura 2000 in tot verstedelijking. Zo wordt weinig gesproken over stikstof. Compensatie van stikstof kan een belangrijke showstopper worden voor de verstedelijkingsopgave, hier zou meer aandacht naar uit moeten gaan in het stuk. Dit geldt ook voor de Kaderrichtlijn water. Wij merken nu al dat beoogde (recreatieve) ontwikkeling stuit op de waterkwaliteit.	In lijn met deze inbreng is in Versie 3 meer expliciet aandacht besteed aan de stikstofproblematiek en de invloed ervan op de verstedelijkingsopgave. Voor wat betreft de Kaderrichtlijn water en de waterkwaliteit is al afdoende aandacht in het verstedelijkingsconcept, zowel in relatie tot het watersysteem als tot ecologie.
		16	Daarnaast missen wij voldoende aandacht voor behoud van de leefbaarheid in bestaande kleinere kernen. Inzet op bereikbaarheid (OV, fiets, waar nodig uitbreiding P+R bij OV knooppunten) van deze kleinere kernen naar de regiokernen en (H)OV knooppunten is een gezamenlijke opgave die volgt op de keuze voor met name verstedelijken rondom de regiokernen en overstap op deze OV knooppunten. Ook moet meer aandacht uitgaan naar het op peil kunnen houden van voorzieningen en	Mede naar aanleiding van deze reactie wordt Versie 3 in de tekst expliciet aandacht besteed aan de leefbaarheid in kleine kernen. Vanuit de Provincie Noord-Holland is er inzet op het versterken van de leefbaarheid van kleine kernen, zoals door het tegengaan van winkelleegstand. Ook werkt de provincie aan het versterken van het HOV. De MRA werkt daarnaast met het programma Metropolitane fietsroutes ook in het Gooi aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid.

			de leefbaarheid in deze kernen. Verdere uitwerking, mede in het licht van voorgaande alinea, verdient de paragraaf over een sociaal sterke metropool.	
		17	Wat in het stuk gemist wordt is het goed verder kijken over de MRA grenzen heen. De MRA is in verbinding met Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Holland Noord. De afstemming en verbinding met deze regio's komt weinig terug. Aanvullend op eerdere opmerkingen in deze brief van benodigde aandacht voor verbinding met buiten de MRA (zoals dit ook geldt voor de A1 corridor en Gooicorridor (trein), is dat daarbij juist afstemming goed gezocht moet worden. De verstedelijkingsstrategie MRA komt volgend jaar samen met die van Utrecht in landsdeel NW Nederland. Laat in de verstedelijkingsstrategie het belang van deze corridors sterker terugkomen en zo goed samenvallen met de (gezamenlijke) opgaven van Utrecht. Van belang daar nu al goed op voor te sorteren in dit verstedelijkingsconcept en juiste prioritering aan te geven.	In Versie 3 is de relatie van de MRA met omliggende regio's meer uitgewerkt.
		18	Overigens vinden wij dat het relevant dat in het verstedelijkingsconcept de bodem als randvoorwaarde aan de orde wordt gesteld. Deze is randvoorwaardelijk voor veel ruimtelijk te maken keuzes, zoals verstedelijking, waterhuishouding en biodiversiteit.	In Versie 3 is de bodem en ondergrond meer expliciet benoemd als randvoorwaarde voor verstedelijking.
		19	Markermeer en IJmeer(kusten) behoren in veel opzichten tot de grote ruimtelijke kwaliteiten van de MRA. Dat wordt ook genoemd in het verstedelijkingsconcept (o.a. p. 67). Het verstedelijkingsconcept laat de grote druk in dit gebied zien. Wij willen in het bijzonder wijzen op de opstapeling van mogelijke ingrepen op dit waardevolle landschap, zoals een mogelijke 380kV leiding en een IJmeerverbinding. De noordelijke Vechtstreek en Diemerscheg zijn al sterk versnipperd en het landschap in dit Unescowerelderfgoed heeft zijn laadvermogen al aardig bereikt. Tegenstrijdig met wat later in de alinea staat: Als nut en noodzaak vaststaan kunnen tracévarianten worden uitgewerkt, al dan niet deels ondergronds. Wij zijn zeer tegen een bovengrondse IJmeerverbinding in het IJmeer. Wat ons betreft zou deze zeker ondergronds moeten worden aangelegd als belangrijke randvoorwaarde. Wij zijn ervan overtuigd dat je bij verstedelijking rond het IJmeer alleen het kwalitatieve ambitieniveau kunt waarmaken als dit niet ten koste gaat van de landschappelijke en ecologische kwaliteit van dit gebied.	Wij zijn het met u eens dat Markermeer en IJmeer(kusten) een stapeling kennen van opgaven en mogelijke ingrepen. De versterkt de noodzaak voor een integrale visie en samenhangende realisatie. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt gekeken naar alle relevante belangen.
		20	Verder valt op dat het ontwikkelen van de oevers van het Gooimeer gezien wordt als regionale opgave. Wij zien betrokkenheid van het Rijk hier echter ook van essentieel belang. Dit zou een Rijk-regio opgave moeten zijn. Een onderdeel is de waterplantenproblematiek die zowel de waterkwaliteit (Kaderrichtlijn water) als de mogelijkheid tot recreatie beïnvloeden aan beide zijden van het Gooimeer.	De tekst in Versie 3 is hierop aangepast en aangegeven is nu dat dit om een Rijk-regio opgave gaat. Er staan in dit gebied vanuit het Rijk in ieder geval maatregelen vanuit de Kaderrichtlijn Water geprogrammeerd.

			Behoud van de waarden van dit N2000 gebied is niet alleen een regionale opgave.	
		21	We erkennen het belang van Almere om te komen tot een eigen economisch profiel. Gezien wordt de urgentie dat het economisch te ontwikkelen profiel niet concurreert met andere profielen in de MRA.	Het is goed om te zien dat de achterliggende analyses breed worden gedeeld.. Binnen de MRA wordt met de regionale economische strategie uitgewerkt wat de huidige en kansrijke economische profielen van de deelgebieden binnen de MRA zijn en hoe die elkaar kunnen versterken. Deze profielen zijn overgenomen in de Verstedelijkingsstrategie.
		22	We zijn tevreden over de uitwerking van stadshart Hilversum in het stuk. Wat betreft dit hoofdstuk dat meer inzoomt op het gebied wordt gemist dat dat naast Hilversum er ook aandacht uitgaat naar de andere gemeenten in deze regio. Aanvullende opmerking is op zijn plaats dat naast Hilversum, dat zeker de grootste stempel drukt, ook de hele regio bijdraagt aan werkgelegenheid op het economisch profiel. Dit komt niet sterk tot uiting in de tekst (p70). Het klopt dat de meeste banengroei en woningbouw in Hilversum kan plaatsvinden, echter elders in de regio zijn ook veel kansen voor binnenstedelijke ontwikkelingen, m.n. rondom (H)OV knooppunten.	Naar aanleiding van deze reactie van de Gooi en Vechtstreek is de tekst in Versie 3 aangepast.
		23	Keuzes voor dit deel van de MRA zijn ruimtelijk gezien zeer complex. Afweging van lokale overheden uit dit gebied moeten zeer serieus genomen worden. De toekomst/doorontwikkeling van Tata aan de ene kant staat tegenover verhoogde druk bij extra woningen in Amsterdam westelijk Havengebied die de industrie verder de stad uit duwen. Urgent is dat naast aandacht voor economie en wonen ook de leefbaarheid voor bestaande bewoners in het Noordzeekanaalgebied zeer goed worden meegenomen in de afweging bij te maken keuzes.	In versie 3 is een paragraaf over leefkwaliteit en gezondheid opgenomen.
		24	Zuidflank: Het is positief dat met de ontwikkelingen rondom Amsterdam Oost/ Duivendrecht ook aanvullend ingezet wordt op het opvangen van de daarmee toenemende recreatiedruk en daarmee de druk in andere delen van onze metropoolregio (bijvoorbeeld Diemerscheg en Gooi en Vechtstreek) te verlichten	We zijn blij dat u de in uw brief geschetste ontwikkelingen onderschrijft.
		25	Aan de orde komt dat rond Schiphol in een integrale aanpak gekeken wordt naar de leefkwaliteit in het gebied dat onder de invloed van Schiphol ligt, waarin de ruimtelijk economische ontwikkelingen rond Schiphol en de ontwikkeling van Schiphol zelf (in samenhang met de Luchtvaartnota) in samenhang worden bekeken(p77). Wij willen benadrukken dat bij de verdere ontwikkeling van Schiphol en besluitvorming rondom de luchtvaartnota ook goed gekeken (blijft) worden naar bestaand stedelijk gebied ook verder in onze regio waaronder ook de Gooi en Vechtstreek waarover gevlogen wordt. Aanvullende verstedelijking onder de rook van Schiphol kan ook van invloed zijn op toekomstige vliegbewegingen. Deze mogen niet ten nadele gaan van andere gebieden in de metropoolregio waarvan het belang van de leefbaarheid in het kader van de geluidshinder goed moet worden meegenomen in de afwegingen.... (p9 reactie) Zoals al eerder in deze brief aangegeven vinden we de leefbaarheid van inwoners onder de	Een van de uitwerkingsopgaven van het Verstedelijkingsconcept is het uitwerken van een integrale gebiedsaanpak met als doel het verbeteren van de balans tussen leefkwaliteit in het invloedsgebied van Schiphol in de MRA met inzet op vermindering overlast en meer ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen. De wensen van de Gooi en Vechtstreek kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kunnen de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek hun opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.

			rook van Schiphol van belang. Zo ook iets verder van Schiphol vandaan waaronder in de Gooi en Vechtstreek. Wij zien Schiphol als een belangrijke motor van Nederland en de MRA. Aanvullend denken we dat verdere verstedelijking mogelijk moet zijn rondom Amsterdam om de bestaande druk en vraag daar deels op te kunnen vangen. Wel is het belangrijk dat hierdoor ook goed naar de belangen van al bestaand stedelijk gebied verder in de MRA waarover gevlogen wordt gekeken of daar de geluidshinder en daarmee de leefbaarheid niet achteruit gaat. Keuze om vliegen te beperken kan een optie zijn, of uit te wijken naar Lelystad Airport.	
		26	Wij begrijpen het belang van het bevorderen van autoluwe stad voor behoud en versterking van de leefbaarheid in Amsterdam. Meer aandacht zou moeten uitgaan in het verstedelijkingsconcept naar de consequenties voor de andere delen van de metropoolregio, waaronder Gooi en Vechtstreek, omdat dit zal leiden tot een waterbedeffect. Hiervoor hebben de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek ook al aandacht gevraagd in de zienswijzereactie op de Omgevingsvisie van Amsterdam. Het wordt lastiger om met de auto locaties binnen Amsterdam te bereiken of er te kunnen parkeren. Om mensen eerder uit de auto op het OV te kunnen laten stappen zijn opvanglocaties nodig, zoals benodigde uitbreiding van P+R locaties bij OV knooppunten elders in de MRA. Keuzes voor opvanggebieden raken de gebieden rondom Amsterdam. Naast dat dit extra financiële middelen vereist die niet (alleen) door de gemeenten rondom Amsterdam zouden moeten worden betaald, is het ook urgent om in samenspraak met deze gebieden de plekken voor afvang van reizigers te maken. Wij vragen aandacht voor afstemming met Utrecht dat ook autoluwer wordt. Opvang in onze deelregio werkt beide kanten op naar zowel Amsterdam als Utrecht. Wij zien dat het autoluwer maken van Amsterdam ook kansen biedt voor versterking van gebruik van bestaande en nieuwe (H)OV verbindingen op de stad Amsterdam en het urgenter worden van aanleg van het snel- en doorfietsroutenetwerk.	In Versie 3 is meer aandacht besteed aan de consequenties van autoluw-beleid. Binnen de MRA wordt onder Platform Ruimte gewerkt aan verdere ontwikkeling van P+R-locaties, (H)OV-verbindingen en regionale (snel)fietsverbindingen. Waar sprake is van samenwerking met het Rijk, vindt afstemming plaats in Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB).
		27	Het is goed dat er al een eerste schets gemaakt wordt van een mogelijke fasering, zodat raads- en statenleden hier ook op kunnen reageren vooraf aan het BO MIRT dit najaar. Zeer positief zijn de raadsleden over de inzet op de integrale aanpak van de veenweidegebieden en van het watersysteem in Gooi en Vechtstreek en in de fasering dit te plaatsen om de komende jaren al verder vorm te geven, naast het verder werken aan de integrale systeemvisie ten behoeve van een klimaatrobuuste regio. Ook de inzet voor stadsharten verspreid over de MRA tot 2030 (en verder) zien wij positief en sluit goed aan bij het daadwerkelijk uitvoeren van het polycentrisch model. Wij begrijpen de keuze voor inzet voor de Noord-Zuidlijn en ontwikkeling van Zuidasdok, wat effecten heeft op het gehele OV en spoorsysteem en daar profiteert iedereen in de regio (en	De fasering in Versie 3 omvat de ideale fasering van ontwikkelingen in de regio. De komende maanden wordt deze verder aangescherpt op basis van onderzoek en mede op basis van samenwerking tussen de programma's MRA Verstedelijkingsstrategie en Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). De uitkomsten worden meegenomen in de fasering van stedelijke ontwikkelingen in de MRA.

			zelfs landelijk) van mee. Wel zien we dat, althans bij mobiliteit, het ingezette polycentrisch model minder goed uit de verf komt en in prioritering de aders naar en van de deelregio's niet goed aan bod komen. Waar we van schrikken is dat bij de fasering de A1 totaal niet genoemd wordt. Meer inzet voor de A1 is zeer op zijn plaats. We willen de inzet te komen tot uitvoering van een MIRT onderzoek A1 (multimodaal) opgenomen zien in de fasering tot 2030. Wat betreft fasering voor een mogelijke IJmeerverbinding is het noodzakelijk dat bij eerdere verstedelijking er versneld de nodige maatregelen worden getrokken in het mobiliteitssysteem in de tussentijd, waarbij de bereikbaarheid van de Gooi en Vechtstreek geen nadeel mag ondervinden. Daarnaast moet het ook niet zijn dat de wens om een IJmeerverbinding versneld aan te leggen ertoe leidt dat het een bovengrondse verbinding wordt. Behoud van de kwaliteiten van het IJmeer mogen niet ondergesneeuwd worden.	
		28	Voor de keuze van het tracé van het 380 kV-netwerk dient goed te worden meegewogen dat verrommeling in waardevolle natuur en landschappen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Kijk waar het niet mogelijk is dit uit de weg te gaan en waar mogelijk een tracé deels ondergronds kan lopen. Ook moet worden gerealiseerd dat een 380 kV lijn andere ontwikkelingen beperkt.	Momenteel wordt in het Programma Energiehoofdstructuur onderzoek gedaan naar de behoefte aan uitbreiding van het 380kV-net. Bij uiteindelijke uitbreiding worden voor tracékeuzes verschillende belangen, zoals de genoemde, afgewogen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie hebben Rijk en regio afgesproken intensiever samen te werken ten behoeve van een integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau over ruimtelijke en economische ontwikkeling aan de ene kant en een robuust en duurzaam hybride energiesysteem aan de andere kant. Op basis van verder onderzoek zijn de 4 abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen. Door middel van regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en verrijkt met lokale informatie, zijn ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Verder wordt gekeken naar de mogelijkheden tot het plaatsen van lokale (wijk) opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten. Wanneer elektriciteit lokaal (voor een korte tijd) wordt opgeslagen in batterijen, kan dit zorgen voor een ontlasting van het elektriciteitsnetwerk. Deze en meer elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt
		29	Vooraf aan definitieve keuze voor de voorkeurslocatie van een vierde hyperconnectiviteitscluster bij Almere/Zeewolde dient te worden bekeken wat dit vraagt aan benodigd water voor koeling en welke effecten dat heeft voor benodigd water in het Gooimeer of IJmeer. Daarnaast benadrukken we dat een hyperconnectiviteitscluster een nationaal belang is, waardoor afwegingen voor het plaatsen elders buiten de MRA ook een optie kan zijn. Verder zouden investeringen ook vanuit het Rijk moeten komen.	Momenteel wordt voor de eventuele vestiging van een vierde hyperconnectiviteitscluster bij Almere-Zeewolde een inpassingsonderzoek uitgevoerd, waar de behoefte aan water voor koeling en de consequenties daarvan ook aan bod komen. Ook financiering is onderdeel van dit onderzoek. Het Rijk laat de inpassing van datacenters, ook hyperconnectiviteitsclusters, conform de NOVI aan de regio en speelt alleen een faciliterende rol waar dat nodig is. Rijksinvesteringen zijn daarmee ook niet te verwachten.
		30	Tenslotte, en dat geldt voor ieder keuzevraagstuk, hechten wij zeer aan de Unescostatus van de Stelling van Amsterdam (en hopelijk binnenkort Nieuwe Hollandse Waterlinie). Behoud van	Deze reactie onderschrijft het Verstedelijkingsconcept, waarin behoud van erfgoedwaarden, waaronder UNESCO-status, reeds zijn opgenomen. En we zijn natuurlijk met Gooi en Vechtstreek verheugd dat Nieuwe Hollandse Waterlinie inderdaad de Unescostatus heeft verkregen.

			deze status is wat ons betreft randvoorwaarde en ontwikkelingen dienen zich daartoe te verhouden.	
		31	Reactie Gemeente Hilversum: In het verstedelijkingsconcept hebben wij een aantal foutieve kaartbeelden geconstateerd: • Pagina 22: hier staat onterecht een rode bol geprojecteerd op Hilversum Noord. Zulke plannen heeft de gemeente Hilversum niet. • Pagina 26: de `stadshartontwikkeling' is ingetekend bij het verkeerde station (Mediapark). Dit moeten de stations Hilversum en Sportpark zijn. • Pagina 37: de Utrechtse Heuvelrug mist als waardevol landschap. Met name over de eerste twee genoemde kaartbeelden zijn wij buitengewoon ontstemd, omdat zij de politieke realiteit in Hilversum niet lijken te erkennen. In het afgelopen jaar is de MRA bestuurlijk en ambtelijk meermaals op deze fouten gewezen. Wij zijn zeer teleurgesteld dat deze fouten niet gerepareerd zijn en onze gemeenteraad opnieuw met een document is geconfronteerd dat het een bestaand sentiment dat `de MRA-organisatie zaken doordrukt' lijkt te bevestigen. Het niet herstellen van zulke fouten is schadelijk voor het vertrouwen in de bovenregionale samenwerking. De gemeenteraad heeft duidelijk uitgesproken dat als deze fouten niet worden hersteld, de gemeenteraad van Hilversum in 2022 in geen geval zal instemmen met de uiteindelijke verstedelijkingsstrategie MRA. Met andere woorden: herstel van deze fouten is een noodzakelijke voorwaarde om in 2022 vaststelling van de uiteindelijke verstedelijkingsstrategie MRA te willen overwegen.	We betreuren het zeer dat door de door de gemeente Hilversum genoemde fouten een beeld van 'doordrukken' is ontstaan, want dat is beslist niet onze werkwijze of intentie. In Versie 3 zijn de fouten in het kaartbeeld nu volledig hersteld.
		32	Reactie gemeente Hilversum • Te constateren dat het verstedelijkingsconcept de bestaande ambities, beleid en projecten van Hilversum en Gooi en Vechtstreek in de teksten en verbeelding `verstedelijkingsconcept 2050' op pagina 16 op een juiste manier weergeeft. • Op korte termijn meer helderheid te geven hoe de investeringsstrategie er uit kan zien. • Dat een zienswijzeprocedure voor gemeenteraden en Provinciale Staten nodig is voor de fasering en investeringsstrategie en deze zienswijzeprocedure voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 of te ronden. • Dat er voldoende tijd moet worden ingeruimd in het besluitvormingsproces na het BO MIRT van 25 november 2021 voor regionale onderlinge afstemming op het niveau van gemeenteraden, voor een toets aan de opbrengst van fase 2 (denkrichtingen) van het proces van de Omgevingsvisie en dat daarvoor naar onze inschatting een kwartaal extra voor nodig is.	De investeringsstrategie werkt verschillende financieringsmogelijkheden voor de benoemde opgaven uit en bestaat daarnaast uit een investeringsagenda die in samenhang met de fasering op regelmatige basis wordt geactualiseerd. In het vigerende convenant 'Versterken Samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam' (2016) is afgesproken dat raden en Staten worden geconsulteerd over regionale afspraken, in ieder geval over de MRA Agenda, het werkplan, de begroting en wijzigingen aan het convenant. Daarnaast leggen "de vertegenwoordigers van deelnemers betrokken bij de uitvoering van het convenant aan het eigen college en het vertegenwoordigend orgaan verantwoording af over de door hen in het kader van de MRA gemaakte afspraken. Zij geven daartoe op verzoek van het college of het vertegenwoordigend orgaan alle informatie die zij nodig achten voor de uitoefening van hun taak." De Verstedelijkingsstrategie is niet expliciet benoemd in het convenant. Voor de Verstedelijkingsstrategie is besloten tot een ronde wensen en opvattingen op het verstedelijkingsconcept, aangezien dat raakt aan de gemeentelijke/provinciale omgevingsvisies. De fasering en de investeringsagenda betreffen de onderdelen van de verstedelijkingsstrategie gericht op uitvoering, waarbij sprake is van bovenlokale belangenafwegingen. Eventuele onderhandelingen hierover in regionaal verband zullen plaats moeten vinden via de bestuurlijke platforms van de MRA. De wens het proces van de verstedelijkingsstrategie af te stemmen de eigen Omgevingsvisie is begrijpelijk. Het regionale proces kan echter niet wachten op lokale beleidsprocessen, wel kan de wisselwerking

				georganiseerd worden, bijvoorbeeld door deelregio-bijeenkomsten. In het proces tot de vaststelling van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten zal aandacht worden besteed aan het informeren en betrokken houden van raden en Staten. Er wordt onder meer een extra processtap ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten.
		33	Reactie Gemeente Hilversum: Aanpassen van de eerste zin op pagina 4 van de inleiding door het toevoegen van de woorden `de gemeenteraden en Provinciale Staten'.	De tekst is conform de wens van Hilversum aangepast.
		34	Reactie gemeente Hilversum: Toevoegen van het begrip `kringlooplandbouw' in verband met N2000 gebieden en stikstof.	De tekst is conform de wens van Hilversum aangepast.
		35	Reactie gemeente Hilversum: Duidelijker toelichten dat het in de regionale zienswijze aangegeven aantal van 11.500 woningen voor de Gooi en Vechtstreek uit de Regionale Woonvisie komt en dat deze woningen binnen de bestaande plancapaciteit gerealiseerd kunnen worden.	In de gebiedsbeschrijving in Versie 3 is dit nu toegelicht.
5	Gemeente Amsterdam	1	We zijn zeer tevreden met deze tweede versie met de belangrijke boodschap: We bouwen niet alleen woningen maar complete steden. Er is gezamenlijk met het Rijk en de regio veel uitgezocht en er ligt een goed inhoudelijk concept met inzicht in en ambities op de meest prangende ruimteclaims voor de komende 30 en 50 jaar: de enorme woningbouwopgave, de benodigde infrastructuur, de transities op het gebied van energie, (circulaire) economie en de knelpunten op het gebied klimaat en ecologie.	We zijn blij met deze ondersteuning en waarderen de complimenten.
		2	De MRA Verstedelijkingsstrategie sluit ook goed aan bij onze eigen Amsterdamse (concept) Omgevingsvisie en ambities. • De 150.000 woningen uit de Omgevingsvisie passen naadloos in de woningbouwambitie van de Verstedelijkingsstrategie • Het Verstedelijkingsconcept is een integraal concept met zowel aandacht voor de enorme woningbouwopgave als de benodigde voorwaarden op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat, landschap. • Het polycentrische model voor de regio sluit aan bij de beoogde meerkernigheid binnen de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam ondersteunt het streven om een betere spreiding van de economische groei in de regio krijgen. We willen hier graag regionaal in optrekken. • De sociaal-maatschappelijke achterkant van het succes van stad en metropool (segregatie, ongelijkheid, verdringing, vervoersarmoede etc.) wordt in deze versie goed beschreven. Amsterdam wil met de verstedelijkingsstrategie ook de sociaal-maatschappelijke structuur van de regio versterken. • Amsterdam is blij met de regionale inzet om de landschappen en de scheggen open te houden en te verbeteren, zoals de Westereinderscheg. Dit gaat samen met de regionale inzet om zoveel mogelijk te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied door het maken van keuzes en/of transformatie. Met de MRA Verstedelijkingsstrategie kunnen we de beperkte ruimte in de	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op de Amsterdamse Omgevingsvisie en ambities sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.

			MRA zo goed mogelijk benutten door gezamenlijk met zowel de regio als het Rijk ruimtelijke keuzes te maken.	
		3	De Verstedelijkingsstrategie onderstreept de noodzaak om niet alleen met de regio maar ook met het Rijk samen te werken. Er is in het BO MIRT van vorig jaar afgesproken dat een deel van woningbouwopgave versneld gerealiseerd moet worden. In het BOL van dit jaar is bevestigd dat MRA hier graag aan bijdraagt, maar dat deze opgave alleen (versneld) gerealiseerd kàn worden als het Rijk eveneens inzet pleegt op knelpunten zoals de aanpak van stikstof en geluidscumulatie en de investeringscapaciteit van corporaties en voorwaarden zoals bereikbaarheid (OVschaalsprong), energietransitie, klimaatadaptatie en landschappelijke ontwikkeling. De gemeente Amsterdam is erkentelijk voor de reservering van het Groeifonds, maar er is meer nodig. Als in het komende BO MIRT geen invulling wordt gegeven aan bovenstaande randvoorwaarden en er geen extra financiële middelen (of benodigde regelgeving) beschikbaar komen, dan loopt niet alleen de woningbouwopgave, maar ook de benodigde transities op het gebied van mobiliteit, klimaat en energie onherroepelijk vast.	Wij zijn het eens dat samenwerking tussen Rijk en regio onontbeerlijk is. We zullen ons gezamenlijk in moeten spannen om noodzakelijke randvoorwaarden rond transities, woningbouwambities én het invullen van de daarbij benodigde randvoorwaarden waar te maken. Dit vraagt om een langjarig commitment op een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA en om afspraken over hoe we aan die gezamenlijke inspanning vormgeven. Deze afspraken leggen we vast in een Verstedelijkingsakkoord tussen Rijk en regio.
		4	Van versie 2 naar 3: fasering van het Verstedelijkingsconcept. In deze versie zit al een goede aanzet voor de fasering. Alle systemen zijn benoemd in deze fasering, maar het is nog geen integrale afweging van alle opgaven. Tot 2030 lijken de woningbouwopgave en de infrastructuur bepalend voor de fasering. Mogelijk komt dit omdat er nog veel onzekerheden zijn over opgaven en ruimtelijke consequenties van de energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. Wij adviseren in de 3e versie duidelijk aan te geven waar onzekerheden zitten, waar onderzoek nodig is, en hoe, ook bij onvolledige informatie, toch keuzes gemaakt kunnen worden.	In versie 3 is fasering verder uitgewerkt ten opzichte van versie 2. Per samenhangend gebied is inzichtelijk gemaakt welke ontwikkelingen samenhangen zowel functioneel als in de tijd. Het gaat om een zogenaamde ideale fasering. Deze fasering dient als een startpunt om na vaststelling van de Verstedelijkingsstrategie als Rijk en regio samen de uitvoering ter hand te nemen. Al naar gelang de (on-)mogelijkheden die er zijn, kunnen Rijk en regio samen bijsturen in tempo en prioritering van de gewenste ontwikkelingen.
		5	Uitwerken sociale maatschappelijke effecten van de verstedelijkingsstrategie. De 2e versie van het verstedelijkingsconcept geeft een goed inzicht in wat de sociaal-maatschappelijke effecten zijn van de verstedelijking en aandachtspunten zoals een betaalbaar vervoer en woningen, leefbaarheid en veiligheid. Dit inzicht leidt echter nog niet tot een integrale afweging met de andere opgaven en is ook geen onderdeel van de fasering. Wij adviseren deze opgave beter uit te werken in de verstedelijkingsstrategie. Tevens vragen we aandacht om inzicht te geven in de benodigde sociaal-maatschappelijke voorzieningen bij de verstedelijking.	De sociaal-maatschappelijke onderwerpen uit versie 2 zijn mede naar aanleiding van de reactie van de gemeente Amsterdam in versie 3 nu voorzien van een handelingsperspectief. Ze zijn opgenomen in verschillende onderdelen van het verstedelijkingsconcept.
		6	Zelfbewoonplicht en anti-speculatiebeding De bouwopgave moet leiden tot betaalbare huur- en koopwoningen. In de MRA wordt veel gespeculeerd. Wij gaan daarom graag met u in overleg over de mogelijkheden voor een anti-speculatiebeding en een zelfwoonplicht voor	De wens van de Amsterdamse gemeenteraad om te komen tot een anti-speculatiebeding en zelfbewoonplicht zijn gericht op het betaalbaar maken én houden van woningen. Voor de MRA is dit een belangrijke inzet om in lijn met de Woondeal als Rijk en regio tot gezamenlijke maatregelen hiervoor te komen, zodat woningen bereikbaar blijven voor alle doelgroepen. Via het MRA programma bouwen en wonen wordt kennis en ervaring uitgewisseld en

			nieuwbouwwoningen. Zie ook bijgaande Amsterdamse raadsmoties 620 en 621.	samengewerkt op gebied van maatregelen die bijdragen aan de betaalbaarheid van het wonen.
		7	Keuzevraagstukken energietransitie, circulaire economie en transformatie van bedrijven. In deze keuzevraagstukken wordt gevraagd of er bereidheid is ten aanzien van de energietransitie, circulaire economie en transformatie extra ruimte te reserveren, deels binnen de MRA, waaronder de Wijkermeerpolder, deels buiten de MRA. Conform haar (concept) Omgevingsvisie wil Amsterdam de bestaande landschappen openhouden en verbeteren. Over een mogelijke uitbreiding van het Havenareaal in de Noordelijke Houtrakpolder zijn afspraken gemaakt in de visie NZKG 2040. Dit geldt niet voor de Wijkermeerpolder. De transformatie van de Houtrakpolder is ook een nee, tenzij. Deze polder komt pas in beeld na maximale intensivering van bestaande terreinen en afstemming met ruimte op terreinen binnen, en buiten, de MRA. Daarnaast zal de uitbreiding samen moeten kunnen gaan met de woningbouwopgave die er ligt in Haven Stad. Tot slot adviseren we inzake de circulaire economie en de energietransitie nadrukkelijk om meer gezamenlijk onderzoek te doen om te komen tot reële, goed onderbouwde ruimteclaims. Er zijn nog te veel onzekerheden. Keuzevraagstuk gezonde leefomgeving nabij NZKG Wij zijn niet zonder meer bereid om de hogere grenswaarden voor geluid en risico maximaal uit te nutten voor nieuwe woningen. De nieuwe woningen, hoe groot ook in aantal, moeten in principe alle komen te staan in gebieden waar een goede leefkwaliteit gewaarborgd is. Bij twijfel over de leefkwaliteit, bijvoorbeeld in gemengde woonwerkgebieden, moet worden onderzocht hoe de kwaliteit van de leefomgeving alsnog op het gewenste niveau kan worden gebracht.	Voor het keuzevraagstuk rondom het NZKG is nader onderzoek verricht om meer inzicht te krijgen in keuzes en effecten van keuzes in samenhang. Tevens zijn de wensen en opvattingen van raden en staten betrokken bij de voorgestelde wijzigingen in versie 3. Dit heeft ertoe geleid dat het voorstel voor het NZKG in versie 3 als volgt luidt: De Wijkermeerpolder wordt gereserveerd als zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging (en dus niet voor bedrijventerrein). Voor bedrijven die door transformatie een andere plek zoeken wordt een aantal bedrijventerreinen in en net buiten de MRA betrokken (Boekelermeerpolder Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, Flevopolder). Conform de wens van de gemeente Amsterdam en overigens ook de gemeente Haarlemmermeer blijven de afspraken over de Houtrakpolder onveranderd. Dit betekent eerst maximaal intensiveren van het huidige haventerrein en het betrekken van andere locaties binnen en buiten de MRA waaronder Almere en Lelystad. Er wordt ruimte gereserveerd voor nationale en regionale waterstofleidingentracés. Waterstof wordt grotendeels geïmporteerd via deze leidingen van elders in Nederland en via de internationale scheepvaart. Tata verduurzaamt. In het kader van Het Novigebied NZKG wordt nader onderzoek uitgevoerd naar exactere ruimteclaims van energietransitie en circulaire economie
		8	Omgeving Schiphol, Zuidflank: Keuzevraagstukken leefkwaliteit en verrommeld glas (Westeinderscheg). De vraag wat de juiste balans is tussen woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en de ruimte voor luchtvaart in de Zuidflank van de MRA is een nogal academische. Niettemin staat het buiten kijf dat het een uiterst belangrijk gebied is om in te investeren, met name in allerlei landschapsaspecten. De leefkwaliteit staat er sterk onder druk door Schiphol, maar ook door de aanwezigheid van rijkswegen en bedrijventerreinen met logistieke en aan de luchthaven verbonden functies ('dozenlandschap') en het verrommeld glas van de tuinbouw. Dat neemt niet weg dat een kwalitatieve impuls geven aan dit gebied een kostbare en ingewikkelde operatie is. Ook liggen hier verantwoordelijkheden van betrokken gemeenten, provincie en het Rijk. Om zicht te krijgen op de mogelijkheden en consequenties van deze investering, adviseren wij voor dit gebied een nadere uitwerking te maken over de mogelijke financiering, regelgeving en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen in dit gebied (Schiphol, bedrijven, Rijk, Provincie en betrokken	Het advies van de gemeente Amsterdam voor een nadere uitwerking wordt overgenomen en zal worden opgenomen in de bij de Verstedelijkingsstrategie behorende afspraken in het Verstedelijkingsakkoord. Het belang van de multimodale knoop Schiphol voor (inter)nationaal treinverkeer wordt onderkend en zal mede bijdragen aan de ambitie voor een substitutie van middellang vliegverkeer naar het spoor. Reeds gemaakte afspraken over het versterken van de multimodale knoop Schiphol en de voorgenomen doortrekking van de NoordZuidlijn onderstrepen dit belang.

			gemeenten). Het recent opgeleverde Toekomstperspectief Oostflank Haarlemmermeer kan hierbij benut worden. Ten aanzien van mobiliteit willen we voor dit gebied het volgende meegeven. De trend van substitutie draagt bij duurzaamheidsdoelen en minder overlast voor de leefomgeving. Ook voor het treinverkeer zien wij Schiphol daarom in toenemende mate als het internationale knooppunt (en niet meer als een eindpunt).	
		9	Keuzevraagstuk waterbuffering: Door de klimaatverandering zijn extra mogelijkheden voor waterberging in de MRA vereist. Allereerst moeten hiertoe de lokale bergingsmogelijkheden worden geoptimaliseerd of daar waar mogelijk gerealiseerd (op daken, in de haarvaten van veenweidegebieden in combinatie met tegengaan bodemdaling). Dit is waarschijnlijk niet voldoende, dus daarnaast moet rekening gehouden worden met ruimteclaims voor grootschalige extra waterbuffering. Onderzoek of het Oer-IJ gereserveerd kan worden voor waterbuffering. Daarnaast is Vechtplassengebied (nabij het Amsterdam-Rijnkanaal)een goed zoekgebied. Beide opties bieden goede mogelijkheden om de opgaven inzake water en landschap met elkaar te combineren en om water beschikbaar te hebben in drogere perioden. Een laatste, maar beduidend minder wenselijke keuze, is een peilverhoging van Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal. Deze optie heeft verstrekkende gevolgen voor doorvaarthoogten van zowel het Amsterdam-Rijnkanaal, IJ en Noordzeekanaal als op de Amstel en hiermee verbonden waterwegen zoals de grachten binnen Amsterdam. Daarnaast werkt een hoger waterpeil door op de bebouwing en gebiedsontwikkelingen direct langs het IJ en Noordzeekanaal. Voordat kan worden overgegaan tot besluitvorming over waterbuffering en bijhorende locaties, zullen de ruimtelijke en economische effecten in beeld moeten worden gebracht. Zolang deze nog niet duidelijk zijn, adviseren we om voor locaties die onder druk staan (zoals de Houtrakpolder en Wijkermeerpolder) nog geen onomkeerbare besluiten te nemen die eventuele waterbuffering in de weg staan. De waterbuffering dient ook meegenomen worden in de fasering.	De steun voor het aanwijzen van zoekgebieden van onder meer Amsterdam heeft geresulteerd in het aanwijzen van een tweetal zoekgebieden voor waterbuffering in versie 3, opgenomen in hoofdstuk 3.3 onder watersysteem en hoofdstuk 4.1 Noordzeekanaalgebied. Peilverhoging als mogelijke oplossing en de voor- en nadelige effecten daarvan worden meegenomen in het onderzoek van het project Toekomstbestendig watersysteem NKG/ARK.
		10	Keuzevraagstuk Hyperconnectiviteitshub. Ten aanzien van de Vierde Hyperconnectiviteitshub (in samenhang met onderzoek 4e HCH/datacenterstrategie MRA) sluiten wij aan bij de MRA Datastrategie.	Amsterdam onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers ten aanzien van de datastrategie. We waarderen deze ondersteuning. De voorlopige resultaten zijn reeds verwerkt in het Verstedelijkingsconcept versie 2. Het Rijk is blij met de inzet van de MRA op de datacenterstrategie, staat daarover in contact met de MRA en is ermee akkoord dat dit document leidend is in de regionale keuzes.
		11	De Verstedelijkingsstrategie bevat een goede samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit voor de hoofdstructuren. Wij benadrukken het belang van een MRA-brede duurzame mobiliteitstransitie van regio en Rijk om de druk op het verkeerssysteem te verlichten. Een belangrijk onderdeel hiervan is het doortrekken van de Noord Zuidlijn en het sluiten van de	We ontvangen het uitgesproken compliment met waardering. Overige benodigde investeringen voor stedelijke mobiliteit worden meegenomen in het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) bij het onderdeel Bereikbare steden. Daarnaast zal dit onderwerp onderdeel uitmaken van de gezamenlijke inspanning richting uitvoering na vaststelling van de verstedelijkingsstrategie.

			kleine ring. We zijn erkentelijk voor de reservering hiervoor in het Groeifonds. Daarnaast vragen wij aandacht voor overige benodigde investeringen in stedelijke mobiliteit. Met name die bijdragen aan de grote woningbouwopgave in de MRA.	
		12	Publieksversie: Het verreist specifieke kennis om het verstedelijkingsconcept te lezen. Wij adviseren om van de 3e versie ook een publieksversie te maken, die de toegankelijkheid van de informatie verder vergroot.	Deze suggestie nemen we graag over. Van het definitieve verstedelijkingsconcept zal een (digitale) publieksversie worden gemaakt.
		13	Overwegende dat er binnen de MRA veel gespeculeerd wordt met woningen; speculatie leidt tot minder kansen voor starters en middeninkomens op een eigen woning, verzoek om met andere gemeenten binnen de MRA in gesprek te gaan over de invoering van een anti-speculatiebeding voor nieuwbouwwoningen en indien gewenst de mogelijkheden voor de invoering van een anti-speculatiebeding gezamenlijk te verkennen.	Deze wens sluit direct aan op wat in punt 6 van de reactie van de gemeente Amsterdam staat. We zetten in lijn met de Woondeal als rijk en regio gezamenlijk in op maatregelen om woningen betaalbaar te maken én te houden, voor alle doelgroepen. Via het MRA programma bouwen en wonen wordt kennis en ervaring uitgewisseld en samengewerkt op gebied van maatregelen die bijdragen aan de betaalbaarheid van het wonen.
		14	overwegende dat er in de MRA veel wordt gespeculeerd op vastgoed; speculatie leidt tot verminderde kansen voor starters en middeninkomens op de woningmarkt. Verzoek om met gemeenten in de MRA in gesprek te gaan over een zelfwoonplicht voor nieuwbouw; met gemeenten in de MRA te lobbyen bij het Rijk voor een zelfwoonplicht voor nieuwbouw.	Er bestaat al de mogelijkheid voor een zelfbewoningplicht voor nieuwbouw. Een aantal gemeenten hebben dit ook al ingevoerd, voor betaalbare nieuwbouw (grenzen verschillen) of specifiek project. Nieuw is de zelfbewoningsplicht – opkoopbescherming- in (een specifiek deel van) de bestaande voorraad die per 1 januari 2022 mogelijk wordt gemaakt door het ministerie van BZK. Gemeenten zijn nu bezig met de voorbereiding. We zijn van plan komende tijd te inventariseren of gemeenten in de MRA bezig zijn of interesse hebben in opkoopbescherming, en of we hierin samen kunnen optrekken.
6	Deelregio Amstelland Meerlanden	1	verzoek om mee betrokkenheid van de gemeenteraden in de stap van versie 2 naar versie 3 Nogmaals dank dat de raden en staten in de MRA de kans krijgen om wensen en opvattingen in te dienen op Verstedelijkingsconcept 2 van de MRA Verstedelijkingsstrategie. Hiermee kunnen de raden hun mening geven op versie 2, maar in het proces is nog geen stap opgenomen dat Raden ook betrokken worden bij versie 3 vóórdat deze met het Rijk besproken wordt. Wij zijn uiteraard benieuwd wat er met de ingediende opmerkingen gebeurt en of dat al dan niet tot wijzigingen leidt in de derde versie. De aangekondigde Reactienota helpt daarbij, maar deze dient ter informatie terwijl mogelijk juist discussie of reflectie/toelichting nodig is. Vaststelling van de derde versie ná het BO MIRT zonder tussentijds betrekken van de Raad, zoals nu voorgesteld is, kan dan ook niet op onze goedkeuring rekenen. Graag dus procesmatig een extra stap inbouwen.	We onderschrijven het grote belang om de raden en Staten aangehaakt te houden om zo draagvlak, commitment en democratische legitimatie te borgen. Mede naar aanleiding van de reactie van de deelregio Amstel Meerlanden zal daarom een extra processtap worden ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten, voordat tot besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep. Daarbij merken we op dat de Verstedelijkingsstrategie en het daarbij behorende Verstedelijkingsconcept voor de MRA van begin af aan mét de Rijksoverheid wordt opgesteld. De grondgedachte bij de start van de opdracht is om niet over maar met elkaar te praten over mogelijke gezamenlijke inspanningen van Rijk en regio om de MRA-ontwikkelingen te ondersteunen. Dat betekent dat alle versies, dus ook deze Versie 3, samen met het Rijk worden opgesteld.
		2	versie 2 is nog niet compleet, er is ook nog geen investeringsstrategie: hoe worden gemeenteraden hierbij betrokken? In aansluiting op het vorige punt merken wij op dat wij nu reageren op een Verstedelijkingsconcept dat nog niet compleet is. In het tweede concept mist bijvoorbeeld de uitwerking van de sociale component. Er zijn hier weliswaar een aantal	Aan het begin van het proces is met raden en Staten afgesproken dat zij tijdens het maakproces op tussenproducten kunnen reageren. Dat betekent dat er een onvoltooid product wordt voorgelegd met de idee dat via wensen en opvattingen invloed kan worden uitgeoefend op het definitieve product. In de nu voorliggende Versie 3, zijn naast de wensen en opvattingen ook de laatste onderzoeksresultaten meegenomen op de door Amstelland-Meerlanden genoemde onderwerpen sociaal en economie alsmede energie. Zoals aangegeven bij de reactie van Amstelland Meerlanden onder 1 wordt deze versie in een extra processtap aan de raden en Staten voorgelegd.

			keuzevraagstukken genoemd, maar nog niet bekend is tot welke (concrete) afspraken dit gaat leiden. Ook voor het onderwerp economie volgt een inhoudelijk uitwerking, zoals in versie 2 is aangekondigd "De MRA is dit jaar gestart met het opstellen van economische profielen". De uitwerking betreft een kwalitatief economische bouwsteen in aanvulling op de (reeds ingebrachte) kwantitatief economische bouwsteen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande informatie zoals (economische) onderzoeken en gemeentelijke visies. Ander aandachtspunt betreft het maken van afspraken. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over afspraken over verdeling van ruimte voor wonen en werken. Deze afspraken kunnen op MRA-schaalniveau niet gemaakt worden, dat is aan de gemeenteraden. De MRA stelt immers niks vast, die bevoegdheid is aan de raden en staten. Daarnaast ontbreekt de Investeringsstrategie nog volledig. Dit document zouden wij ook graag nog beoordelen alvorens dit met het Rijk besproken wordt.	
		3	Uitwerking keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol Wij zijn blij te vernemen dat het keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol als één van de belangrijke keuzevraagstukken wordt genoemd in de MRA Verstedelijkingsstrategie. Schiphol levert de gemeenten in de AM-regio lusten, maar ook lasten. Wij hebben de afgelopen jaren gemerkt dat het luchtvaartbelang regelmatig voor het bredere integrale ruimte-, milieu- en gezondheidsbelang wordt gesteld. We zien de MRA Verstedelijkingsstrategie als een goed podium om de wonen-vliegen discussie integraal en vanuit wederkerigheid te voeren, inclusief de afwegingen ten aanzien van leefkwaliteit. De teksten in het tweede concept bieden hier al eerste aanzetten toe, maar wij zien de balans toch regelmatig uitslaan richting de luchtvaart en een groei van Schiphol. Dat is voor ons geen gegeven. Wij gaan uit van een integrale aanpak leidend tot vergroting van de leefkwaliteit in de AM-regio (vermindering overlast, meer ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen, kansen voor opruimen verrommeld glas en vergroening) én een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol. De Corona crisis en de (harde) gevolgen voor de luchtvaart geeft hiervoor ook kansen. Inwoners moeten weer centraal staan.	De hier onder de punten 3, 4, 5 en 6 weergegeven wensen en opvattingen van de deelregio Amstel-Meerlanden hebben betrekking op de samenhang van complexe vraagstukken als leefkwaliteit, woningbouw, mobiliteit en economie. In de Verstedelijkingsstrategie worden deze vraagstukken in hun onderlinge verwevenheid bezien. Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De wensen van de deelregio Amstelland Meerlanden kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kan de deelregio haar opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.
		4	De grote opgaven in onze regio op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, energietransitie en groen vragen om een brede belangenafweging en een zorgvuldige toedeling van functies aan de schaarse ruimte. Drie cruciale en soms conflicterende factoren spelen in dit keuzevraagstuk een rol: (1) de nodige verbetering van de leefkwaliteit voor onze inwoners, o.a. op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en gezondheid, (2) de grote bouwopgave in de regio en (3) de ontwikkeling van Schiphol. De luchthaven is van waarde voor de regio, net zoals woningbouw van waarde is voor het versterken	Zie de reactie op punt 3 hiervoor.

			van het vestigingsklimaat en als bijdrage aan de bouwopgave. De luchtvaart is in beweging, net zoals ontwikkelingen op de grond. Uitgangspunt voor de regio is het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': Schiphol houdt rekening met ruimtelijke ontwikkelingen op de grond en vice versa. Bovendien staat vanuit de regio leefkwaliteit centraal. Bewoners van onze regio moeten daar van op aan kunnen, rechtszekerheid op dit punt is noodzakelijk. Uiteraard verliezen wij ook het economische en luchtvaartbelang niet uit het oog. De belangen van de luchtvaart, de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de leefkwaliteit moeten met elkaar in evenwicht zijn. Dat vergt een integrale afweging. Ook de Commissie m.e.r. heeft recentelijk in haar adviezen met betrekking tot de LVB en Luchtruimherziening weer het belang van een integrale afweging en transparante keuzes tussen verschillende belangen benadrukt.	
		5	Deze afwegingen moeten voor de korte en middellange termijn (tot 2030 en daarna) worden uitgewerkt. Vragen die daarbij spelen zijn onder andere: hoe kan de luchtvaart de ruimte geven aan de leefkwaliteit in de regio? Alleen innovatie en vlootvernieuwing geven onvoldoende perspectief op de noodzakelijke verbetering van de leefkwaliteit, daar is meer voor nodig. welke basisleefkwaliteit hanteert de rijksoverheid als norm (normstelling), voldoet de leefsituatie van omwonenden hier ook inderdaad aan (monitoring), waarop kunnen de betreffende omwonenden aanspraak maken indien hun leefsituatie hier niet aan voldoet (wat) en waar kunnen zij zich daarvoor melden (hoe)? Conform het advies van Van Geel. of en zo ja hoe stedelijke ontwikkelingen met maatwerk en een brede belangenafweging vorm kunnen krijgen ondanks de beperkingen die de luchtvaart in beginsel met zich meebrengt? hoe wij in een gezamenlijke rijk-regio inspanning de leefkwaliteit versterken door vergroening? In gebieden waar geen woningen gebouwd kunnen worden wegens veiligheid of te veel hinder vanuit de lucht(haven), zou versterking van groen, recreatie en natuur bij kunnen dragen aan de leefkwaliteit in de regio. Hier ligt wel een gezamenlijke verantwoordelijkheid van partijen. hoe geven we, met ook hier wederkerigheid als vertrekpunt, vorm aan nieuwe rekenregels voor cumulatie van vliegtuiggeluid in combinatie met een gewijzigde omvang van het werkingsgebied voor die cumulatie? Het zondermeer verzwaren van de bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau (zoals werd voorgesteld in de Aanvullingsregeling	Zie de reactie op punt 3 hiervoor.

			geluid) zet de woningbouwopgave in de regio gevaarlijk onder druk. Naast verhoogde procesrisico's gaat het om vertraging en zelfs uitval van (delen van) belangrijke locaties.	
		6	Alleen het keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol noemen in de Verstedelijkingsstrategie leidt nog niet tot actie. Dit keuzevraagstuk moet leiden tot een concrete Rijk-regio afspraak in het BO MIRT van november 2021. Het MIRT zien wij als de plek waar op een integraal vlak rijk-regio belangen samenkomen en vanuit AM stellen wij dan ook het volgende besluit voor: Rijk en regio spreken af voor het keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol een MIRT Onderzoek te starten met als doel de vraagstukken rond dit keuzevraagstuk integraal op te pakken. Dit MIRT Onderzoek start eind 2021 en de resultaten worden besproken in het BO MIRT van het najaar 2022. Vanuit het ministerie van IenW is in 2020 al een visie neergelegd in de Luchtvaartnota waarbij een bijbehorende Uitvoeringsagenda is opgesteld. Deze stukken en de rijk-regio overleggen, bijvoorbeeld met de BRS, worden bij het MIRT traject betrokken. Het MIRT traject kan het vraagstuk echter breder trekken in een integraal ruimtelijk onderzoek, zodat een brede en transparante belangenafweging tot zijn recht komt.	Zoals aangeven in de reactie bij punt 3 zal de integrale aanpak van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol door Rijk en regio gezamenlijk worden uitgewerkt. Bezien zal worden welke systematiek het meest passend is voor deze gezamenlijke uitwerking. Centraal staat in ieder geval de gezamenlijke integrale afweging.
		7	Onderzoek naar afwaarderen A10 Om de autobereikbaarheid in de MRA te behouden, is het van belang dat de draaischijf (de ring A10) draaiende blijft. Daar zijn wij het over eens. Eén van de opties is om het doorgaand verkeer meer via de A5 en de A9 te leiden als "tweede ring" om Amsterdam heen. Hier wordt komende maanden binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) onderzoek naar verricht. Het is van belang dat dit in het Verstedelijkingsconcept ook als onderzoek wordt genoemd en er niet vooruit wordt gelopen op nog te nemen besluiten. In het kaartmateriaal zien wij bijvoorbeeld al de tweede ring ingetekend en de huidige Ring A10 wat vager, nauwelijks zichtbaar gemaakt. Dit klopt niet en dient (voorlopig) aangepast te worden. Voor de AM-gemeenten is het van belang om uit te zoeken of het extra verkeer op de A5 en de A9 past, zowel qua doorstroming als qua leefkwaliteit / milieueffecten. Daarnaast willen wij in het onderzoek ook graag de effecten op de belangrijkste provinciale wegen (in ieder geval de N201 en N522) en op het onderliggend wegennet in de Zuidoostlob (Diemen/Ouder Amstel/ Amsterdam Zuidoost) meegenomen hebben. Pas na afronding van en akkoord op het SBaB-onderzoek kan het definitieve verhaal in het Verstedelijkingsconcept opgenomen worden, en niet eerder.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van Amstelland Meerlanden is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek.
6a		1		

	Gemeente Aalsmeer		De leefkwaliteit van onze gemeente wordt voor een groot deel bepaald door de nadrukkelijke aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Zowel qua overlast (geluid en lucht/fijnstof) als qua ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden ervaren wij de negatieve consequenties voor de enorme beperkingen in de leefkwaliteit in onze gemeente en in de regio. Om de ervaren overlast van Schiphol voor onze gemeente op te lossen, zien voorlopig wij maar één echte oplossing: krimp in het aantal vluchten. In de toekomst zouden technologische ontwikkelingen mogelijk kunnen helpen, maar dat helpt voor nu nog niet. Gesprekken met het Rijk over Schiphol zijn de afgelopen jaren vooral gevoerd vanuit het luchtvaartbelang en dit belang gaat duidelijk voor alle andere belangen. Wij verwachten dat vanuit het Schiphol-keuzevraagstuk in de Verstedelijkingsstrategie er een evenwichtig integraal Rijk-regio traject gaat lopen vanuit wederkerigheid. Een MIRT-onderzoek vinden wij daarvoor het meest geschikte traject.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. Bezien zal worden welke systematiek het meest passend is voor deze gezamenlijke uitwerking. Centraal staat in ieder geval de gezamenlijke integrale afweging.
		2	Voor de regionale bereikbaarheid van Aalsmeer en ook voor bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer is doorstroming van de N201 van groot belang. Eventueel extra verkeer mag ook niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de nabijheid van deze weg. In het onderzoek over afwaardering van de A10 dient dan ook gekeken te worden naar de gevolgen voor de N201 zijn wanneer er meer verkeer over de A5 en de A9 wordt geleid. Wanneer deze wegen vast staan, zal het verkeer automatisch een ring verder kijken en dan komt de N201 in beeld. Vooruitlopend op resultaten van het onderzoek moet derhalve niet de indruk gewekt worden dat er al sprake is van een tweede ring en het verplaatsen van verkeer naar de A9 en de A5. Daarnaast is bereikbaarheid per openbaar vervoer en (elektrische) fiets voor gemeenten aan de randen van de MRA van groot belang. Juist door hier op in te zetten wordt er een volwaardig alternatief voor de auto geboden. Voor Aalsmeer en Kudelstaart gaat het niet alleen om directe verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook om mobiliteitshubs (zoals de hub die nu onderzocht wordt bij bedrijventerrein Amstelveen Zuid) om over te kunnen stappen op het openbaar vervoer. Zoek ook aansluiting bij de noordkant van Zuid-Holland: de MRA houdt wel op na Aalsmeer, maar de verbindingen lopen door.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Aalsmeer is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek. Verbetering van de regionale fietsstructuur is inderdaad van belang en loopt in via de regionale programma's van de vervoerregio in samenspraak met de provincie. Hierbij wordt in lijn met de inbreng van Aalsmeer ook contact gelegd met de provincie Zuid-Holland.
		3	Aanvullend hebben wij een tweetal aandachtspunten bij de ontwikkeling van de Westeinderscheg. In dit gebied komen tal van ruimtelijke opgaven samen. En er liggen unieke kansen voor meer natuur, ecologische en recreatieve verbindingen en versterking van cultureel erfgoed zoals de Stelling van Amsterdam, de Ringvaart en de Amstel. Voor Aalsmeer zijn de volgende onderwerpen van belang: transformatie van tuinbouw naar een groen/recreatief landschap, de vergroting van de recreatieve bereikbaarheid van de Westeinderplassen en de Bovenlanden, de groen/recreatieve verbindingen naar en tussen	In het Verstedelijkingsconcept is in Versie 3 een direct verband gelegd tussen de elementen zoals in deze inbreng van de gemeente Aalsmeer wordt voorgesteld. Dat sluit ook goed aan op de tekst en beelden in het verstedelijkingsconcept en we waarderen de ondersteuning voor de achterliggende visie. Voor een vervolgactie naar concrete afspraken over de koppeling van de bossenstrategie en invulling van de Westeinderscheg, wordt een afspraak opgenomen in het bijbehorende Verstedelijkingsakkoord.

			de deelgebieden van de Westeinderscheg, de Drechtdoorsteek, de vergroting van de leefbaarheid en beleving van Aalsmeer via de thema's water, bloemen, fietsen en wandelen op basis van het plan Villagedressing Aalsmeer, de versterking van de promotie van het gebied. Eerste aandachtspunt betreft de bossenstrategie van het Ministerie van LNV. In de Verstedelijkingsstrategie wordt namelijk regelmatig gesproken over deze bossenstrategie als een kansrijk traject om de Westeinderscheg door het aanplanten van bossen meer groen en leefbaar te maken. Hier zijn echter nog geen concrete afspraken over gemaakt en wij zien dat wel graag gebeuren. Tweede aandachtspunt is dat wij een directe link zien tussen het keuzevraagstuk leefkwaliteit Schiphol en de Westeinderscheg om daadwerkelijk stappen te zetten in het transformeren van 850 hectare verouderde glastuinbouw. Dit zorgt voor een vergroting van de leefkwaliteit van Aalsmeer en geeft een boost aan de ontwikkeling van de Westeinderscheg. Die versterking van de leefkwaliteit zit in de Zuidflank van de MRA in wonen en recreatie. Ontwikkelingen in dit gebied zouden hierop moeten aansluiten.	
		4	Opmerkingen over gevolgen uitgangspunt polycentrische en inclusieve metropool. De Verstedelijkingsstrategie gaat uit van deze gedachte; een MRA waar Amsterdam weliswaar de centrumstad is, de losse kernen zelfstandig functioneren, maar waar ook een meerwaarde ontstaat doordat de kernen onderdeel uitmaken van een stedelijk netwerk. Daarnaast gaat de Verstedelijkingsstrategie uit van een metropool waarin de welvaart gelijkmatig verdeeld is over de deelregio's, een ongedeelde inclusieve metropool. De vraag is of dit een (volledig) haalbare kaart is; theoretisch is het een mooi uitgangspunt maar is het reëel? Wij zijn van mening dat het goed is om zaken af te stemmen binnen de MRA, maar vinden dat de Verstedelijkingsstrategie er niet toe mag leiden dat kansrijke en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen in Aalsmeer en omgeving niet door kunnen gaan als gevolg van de uitwerking van dit uitgangspunt. Ongedeeldheid moet niet hét belangrijkste criterium worden.	Zoals terecht door de gemeente Aalsmeer opgemerkt is het uitgangspunt voor het Verstedelijkingsconcept een polycentrische ontwikkeling van de MRA. Daarbij is de strategie om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de kernkwaliteiten van de verschillende deelregio's binnen de MRA, zoals die van Aalsmeer. Het doel daarbij is een evenwichtige ontwikkeling van de MRA waarbij zoveel mogelijk kansen en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen worden benut om in alle delen van de MRA voldoende welvaartsniveau te ontwikkelen en behouden.
		5	Een belangrijke notie is dat de deelregio Amstelland-Meerlanden een belangrijke economische regio in de MRA is met een relatief groot aandeel in de (internationale) economie van de MRA. Economische versterking van de verschillende deelregio's buiten de kernstad Amsterdam is daarom van groot belang. Dit mag in de Verstedelijkingsstrategie nadrukkelijk worden benoemd.	Alle deelregio's in de MRA leveren een specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel met een nationaal belang. Mede naar aanleiding van deze suggestie van de gemeente Aalsmeer zijn in Versie 3 voor elke deelregio teksten toegevoegd in het onderdeel integraal te ontwikkelen gebieden. Zo worden de bijdragen van de deelregio’s nadrukkelijker weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen.
8	Provincie Noord-Holland	1	Wij herkennen in het Verstedelijkingsconcept veel van wat wij eerder in de provinciale Omgevingsvisie hebben gezegd. Het concept is op hoofdlijnen in lijn met het provinciaal beleid, waar wij dan ook blij mee zijn. Het gaat daarbij dan onder meer om de uitgangspunten van binnenstedelijke verdichting, van knooppuntontwikkeling, het doorontwikkelen van het	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.

			metropolitane landschap, de aanpassing van het mobiliteitssysteem, het watersysteem en van het energiesysteem en de ecologische versterking. Het is goed te lezen dat deze uitgangspunten mede in het licht staan van het behouden en versterken van de leefkwaliteit.	
		2	Maar wij zien ook dat bepaalde onderdelen nog onvoldoende zijn uitgewerkt of tegen elkaar zijn afgewogen. Over de wijze waarop het concept realiteit zou moeten worden en onder welke condities, moet nog wel het nodige worden uitgewerkt en afgesproken. Wij voelen als provincie een verantwoordelijkheid om bestaande kaders en liggende afspraken, of die nu het schaalniveau van de hele MRA betreffen, of het schaalniveau van (delen van) de MRA overstijgen, bij de Verstedelijkingsstrategie te betrekken. Twee belangrijkere nationale economische clusters, Schiphol en het Noordzeekanaalgebied, zijn verbonden aan de metropoolregio en liggen in onze provincie. Die zijn continu onderwerp van maatschappelijke discussie. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en duurzaamheid vinden wij het een voorwaarde dat bestaande afspraken en kaders goed bij de afwegingen worden betrokken.	De constatering van de provincie dat onderdelen nog verder uitgewerkt moeten worden is juist. Bestaande afspraken en kaders zijn daarvoor leidend. De opgaven rondom Schiphol en het Noordzeekanaalgebied worden bovendien verder uitgewerkt in verbinding met de reeds bestaande samenwerkingen op deze gebieden.
		3	Wij hebben vorig jaar het programma Gezonde Leefomgeving vastgesteld. Een gezonde leefomgeving is een woon-werkomgeving die als prettig wordt ervaren, waar je zo min mogelijk wordt blootgesteld aan ongezonde stoffen en veiligheidsrisico's, waar de druk op de gezondheid minimaal is én die uitnodigt tot gezond gedrag. Alle aspecten voorde gezonde leefomgeving zien we in meer of mindere mate wel terug in het Verstedelijkingsconcept. In het verstedelijkingsconcept wordt hierbij de term leefkwaliteit gehanteerd. We stellen voor om dit begrip in het verstedelijkingsconcept te wijzigen in gezonde leefomgeving, zodat het aansluit bij de Omgevingswet. In de lijst met keuzevraagstukken roept u de vraag op hoever we willen gaan in het benutten van de maximale wettelijke mogelijkheden voor hogere grenswaarden voor leefkwaliteit. In onze Omgevingsvisie NH2O5O hebben wij uitgesproken te streven naar het behalen van de WHO-normen in 2050, voor de hele provincie. Wij hebben in januari 2020 het Schone lucht Akkoord (SLA) ondertekend net als andere partijen binnen de MRA. Daarbij streven we actief naar het behalen van WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit per 2030 voor de stoffen fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide. We beseffen dat dit consequenties heeft voor de mogelijkheden voor woningbouw en willen dan ook inzetten op het vinden van innovatieve oplossingen hiervoor. Voor de korte termijn achten wij een nadere uitwerking nodig naar hoe de stedelijke ontwikkeling in relatie tot gezonde leefomgeving en de normen vorm kan krijgen.	Naar aanleiding van deze suggestie van de provincie is in Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept op de plaatsen waar de term 'leefkwaliteit' gewijzigd in 'gezonde leefomgeving' als daarop wordt gedoeld. Het begrip leefkwaliteit in Versie 3 betekent nu 'aantrekkelijke leefomgeving'. Ten aanzien van stedelijke ontwikkeling en normen voor een gezonde leefomgeving is in het traject van de MRA Verstedelijkingsstrategie samenwerking gestart met het RIVM. Het RIVM heeft de huidige stand van zaken m.b.t. leefomgeving en gezondheid in de MRA in beeld gebracht, en een inschatting gemaakt waar in de MRA opdrachten, kansen en risico's liggen om een gezonde leefomgeving te creëren of juist alert te zijn om deze onder verstedelijkingsdruk te behouden. Op basis van deze RIVM-verkenning worden verdere handelingsperspectieven voor het werken aan een gezondere leefomgeving uitgewerkt. Dit is onderdeel van de uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie.

		4	Schiphol Airport is een essentieel onderdeel van de Noord-Hollandse economie. Het vormt een belangrijke spil in de internationale connectiviteit van ons land. Maar dit heeft ook een keerzijde, de impact op de leefomgeving is groot. Doel is te komen tot een gezond woon-, werk- en leefklimaat in de Schipholregio. De grote opgaven in onze regio op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, energietransitie, klimaat, natuur en biodiversiteit vragen om een integrale belangenafweging. Luchtvaart is slechts één van die belangen en staat dus niet op zichzelf (zie ook adviescommissie MER over samenhang lucht en land). De uitdaging is de balans te vinden tussen de verschillende, soms met elkaar schurende opgaven en ambities. Hoewel de problematiek rond luchtvaart prominent aanwezig is in de Zuidflank, speelt het principiële vraagstuk over de integratie van luchtvaart in het stelsel van het omgevingsrecht in de hele MRA en zelfs daarbuiten. Wij pakken dit daarom op vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol om hier richting Rijk gezamenlijk onze koers in te bepalen. Wij willen dan ook voor dit keuzevraagstuk een andere, meer centrale plek in het Verstedelijkingsconcept.	In Versie 3 heeft de integrale opgave rondom Schiphol een centralere plek gekregen. Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA.
		5	Daarbij moeten ook de consequenties van de uitbreiding van het werkingsgebied voor cumulatie van vliegtuiggeluid in combinatie met nieuwe rekenregels worden betrokken. De verzwaring van de bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau geeft problemen bij het realiseren van de woningbouwopgave in de hele MRA. Naast verhoogde procesrisico's gaat het om vertraging en zelfs uitval van (delen van) belangrijke locaties. Om zinvol te kunnen cumuleren moeten eerst principiële vraagstukken rond de regulering van vliegtuiggeluid worden opgelost. Onze oproep aan het Rijk is om hiermee voortvarend aan de slag te gaan en in de tussentijd te voorkomen dat er via de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet nieuwe belemmeringen voor de gezamenlijke woningbouwopgave in de MRA worden opgeworpen. In afwachting van de uitwerking van een deugdelijk stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid is de beproefde systematiek van het "rekenschap geven", zoals we dat conform de wonen-vliegen-afspraken in LIB 5 doen, een werkbaar alternatief om vliegtuiglawaai op een zorgvuldige manier mee te wegen bij ruimtelijke ontwikkelingen.	We zijn het eens met de provincie en onderkennen dat hier sprake is van een complexe problematiek. De discussie hierover wordt niet via de Verstedelijkingsstrategie MRA maar via het proces van de Luchtvaartnota gevoerd.
		6	De provincie werkt al lang samen met gemeenten, Rijk en havenbeheerders in het Bestuursplatform NZKG. In 2013 hebben alle betrokken partners de Visie NZKG 2040 vastgesteld. De provincie heeft ze vervolgens in haar Omgevingsvisie NH2050(2018) overgenomen. Voor ons zijn ze dan ook de basis voor regionale afspraken als het gaat om het NZKG. Wij staan nog steeds achter beide visies en de samen gemaakte	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. Wat de Houtrakpolder betreft, houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein.

			afspraken. Dat betekent dat we ook nog steeds achter de ambitie staan om bepaalde gebieden te transformeren, mede gelet op de grote behoefte aan woningen inde regio. We wijzen onder andere op Havenstad, Achtersluispolder en Hembrugterrein. In lijn met de afspraken hebben wij als provincie dan ook meegewerkt aan de dezonering van Sloterdijk I, waarmee daar de ontwikkeling naar een gemengd woonwerkgebied is mogelijk gemaakt. Natuurlijk zijn wij ons ervan bewust dat de wereld sinds 2013 en 2018 niet heeft stilgestaan. Er zijn nieuwe ontwikkelingen met daarbij behorende ruimteclaims waarmee destijds geen of onvoldoende rekening is gehouden. Ook dienen bepaalde ontwikkelingen zich sneller aan dan verwacht. Die ontwikkelingen worden in het Verstedelijkingsconceptgoed beschreven. …Al deze opgaven komen samen in het Noordzeekanaalgebied, wat spanning oplevert voor de manier waarop daaraan aan tegemoet kan worden gekomen. Duidelijk is dat niet alles kan, of dat niet alles tegelijk kan en dat dus een zorgvuldige afweging is vereist. Wat ons betreft bieden de afspraken in het kader van Visie NZKG 2040 nog steeds het kader voor het maken van die afwegingen. Wij onderstrepen de afspraken over de te benutten locaties voor wonen, werken en recreatie. Echter, wel binnen de daarbij gestelde randvoorwaarden in de Visie NZKG 2040; daar hechten wij sterk aan. Het tempo waarin de gebieden kunnen ontwikkelen of transformatie kan plaatsvinden is afhankelijk van de invulling van die randvoorwaarden. Voor de volledigheid voegen we het rompbesluit uit 2013 als bijlage bij deze brief.	Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		7	De energietransitie vraagt van ons om rekening te houden met alles wat met de aanlanding van de windenergie op land te maken heeft. De omvang van de benodigde ruimte is nog uiterst onzeker. De lopende strategieën en onderzoeken die in dat kader worden uitgevoerd, zoals Regionale Energie Strategie (RES)en Cluster Energie Strategieën (CES), geven ons op afzienbare termijn wel meer inzicht daarin. Voor de aanlanding van wind op zee, alsmede de productie en distributie van waterstof kijken wij verder dan alleen de MRA en het NZKG. Wij dringen aan op een integrale en gezamenlijke ontwikkeling met de gemeenten en bedrijven in de Noordkop en de Port of Den Helder (PoDH). De Noordkop en de haven van Den Helder zijn ideaal gesitueerd voor de aanlanding van wind op zee en de productie van waterstof. Deze samenwerking verlicht niet alleen de druk op de schaarse ruimte in de MRA, het biedt ook een stevige en duurzame economische en werkgelegenheidsimpuls voor deze regio. In plaats van een 'ieder voor zich' benadering zien wij graag een nauwe samenwerking tussen de MRA en de Noordkop/PoDH bij de	Zoals in reactie op de onder punt 6 weergegeven inbreng van de provincie is aangegeven, zijn wat het NZKG betreft in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. De suggestie van de provincie met betrekking tot de afstemming met de Noordkop en Port of Den Helder betreft, deze kunnen worden meegenomen in de afstemming die plaatsvindt via het Bestuursplatform NZKG en het landelijke programma Hoofdinfrastructuur Energie.

			verdere uitwerking van de strategie op dit gebied. Heronderzoek naar de benodigde ruimte voor de energietransitie ondersteunen we. We nemen echter niet eerder een standpunt over de ruimte die moet worden gereserveerd in, dan nadat de uitkomsten bekend zijn.	
		8	Ook de transitie naar circulaire economie gaat met onzekerheden in het ruimtebeslag gepaard. Het is onduidelijk of die geheel binnen de contouren van het bestaande haven- en bedrijventerreincluster kan plaatsvinden; zowel de fysiek-ruimtelijke contour als de bestaande milieucontouren. De ruimte die nodig is voor circulaire economie moet ons inziens gevonden worden binnen de grenzen van bestaande haven-, industrieën bedrijventerreinen; daarvoor kunnen geen nieuwe gebieden binnen het Noordzeekanaalgebied worden aangewezen. We zijn dan ook niet bereid de Wijkermeerpolder aan te merken als (te reserveren) bedrijventerrein, ook niet voor uit te plaatsen niet-haven-gebonden bedrijven. We zijn er voorstander van dergelijke bedrijven te verwijzen naar bestaande terreinen in de omgeving, zoals in Purmerend en Alkmaar. Dit biedt in onze ogen tevens een kans om bij te dragen aan de werkgelegenheidsontwikkeling in deze gebieden. Vanwege de grotere woningbouwopgave dan waarmee eerder rekening is gehouden, wordt onderzocht of bepaalde bedrijventerreinen (zoals Coen- en Vlothaven Amsterdam, Achtersluispolder Zaanstad, De Pijp Beverwijk) nu – al dan niet eerder of in een sneller tempo dan gedacht – kunnen worden getransformeerd. Dat brengt met zich mee dat ruimte gevonden moet worden voor bedrijven die op zoek moeten naar een alternatieve locatie. Vooral als we ze willen behouden voorde regio.	Zoals eerder aangegeven zijn in het Verstedelijkingsconcept voor het NZKG in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. In lijn met de stellingname van de provincie is de Wijkermeerpolder in het Verstedelijkingsconcept dan ook niet opgenomen als mogelijke bedrijventerreinlocatie. Wel is het gedeeltelijk aangegeven als zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging, aangezien een tijdelijke piekwaterberging als onmisbaar element is geïdentificeerd. Een procesafspraak over hoe verder en waarover verder onderzoek en uitwerking nodig is, zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		9	Ingebed in een natte en groene omgeving heeft het gebied ook te maken met vraagstukken rond bijvoorbeeld klimaatverandering, groenrecreatief landschap en natuur. Er moeten maatregelen worden getroffen om de piekbelasting van water op te vangen. Niet alleen door het peil van het Noordzeekanaal te verhogen, maar ook door ruimte te zoeken voortijdelijke waterbuffering. Wat betreft waterbuffering in het gebied zien wij mogelijkheden voor en zijn wij bereid om een deel van het Oer-IJ als tijdelijke waterbuffer, in combinatie met recreatie en natuurontwikkeling, te reserveren en in te richten.	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. De tijdelijke waterbuffer is een dergelijk onmisbaar element en is als zoekgebied opgenomen in versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		10	Juist in het traject NOVI-gebied NZKG is het zaak om al deze aspecten, ruimte vragers, in samenhang te bekijken en tegen elkaar af te wegen. We verwachten dat de kaders die vanuit de Verstedelijkingsstrategie worden meegegeven voldoende ruimte bieden om binnen het traject van NOVI-NZKG ook eigen afwegingen te kunnen maken, pilots te kunnen doen en besluiten te nemen. Wij verwachten hierover goede afspraken in het kader van de Verstedelijkingsstrategie te kunnen maken.	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. Wat de Houtrakpolder betreft, houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein.

				Enige discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		11	De energietransitie heeft impact op de energie-infrastructuur met ruimtelijke consequenties op de schaal van de MRA, maar ook op gebiedsniveau binnen de MRA. Bij de NZKG zijn we daar al op in gegaan. Wij benadrukken het belang van de energievraag en welke voorzieningen daarvoor ruimtelijk nodig zijn op gebiedsniveau. Wij willen dat de richting die het energiesysteem op gaat, wordt geconcretiseerd inclusief de ruimtelijke consequenties. Niet alleen de ruimtelijke impact van het systeem zelf, maar ook de uitwerking daarvan op andere ontwikkelingen, zoals wonen en werken. We willen dit dan ook terug zien in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de provincie is in Versie 3 is een volgende stap gezet in het in beeld brengen van de knelpunten in het energiesysteem op de korte termijn (tot 2030) en van de richting voor het hybride energiesysteem van de toekomst. De laatste is echter afhankelijk van verschillende trajecten op nationaal niveau, waarin nog bepalende keuzes gemaakt moeten worden. Het Programma Energiehoofdstructuur is hier in grote mate bepalend. In de Verstedelijkingsstrategie worden wel dezelfde scenario's toegepast als in het programma PEH: de landelijk II3050 scenario's. Voor de verdere uitwerking van het energiesysteem hebben Rijk en regio in het kader van de Verstedelijkingsstrategie afgesproken intensiever samen te werken ten behoeve van een integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau over ruimtelijke en economische ontwikkeling aan de ene kant en een robuust en duurzaam hybride energiesysteem aan de andere kant.
		12	In de Verstedelijkingsstrategie wordt geconstateerd dat het mobiliteitssysteem vraagt om een transitie: "een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit, die het mensen gemakkelijk maakt om hun reis van deur tot deur te organiseren, op betaalbare wijze en beperkt afhankelijk van een eigen auto". Dit sluit goed aan bij de drie pijlers van ons Perspectief Mobiliteit: Verminder, Verander, Verbeter. Daarom ook benadrukken wij de belangrijke relatie tussen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en meer specifiek het Multi Modaal Toekomstbeeld 2040. Juist deze multimodale strategie is van groot belang om de verstedelijkingsstrategie te laten slagen, ook met het oog op de Mobiliteitstransitie (die ook wordt uitgewerkt binnen datzelfde Multi ModaleToekomstbeeld). De relatie met het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) willen we uitgebreider hebben verwoord in de Verstedelijkingsstrategie. ROVT-projecten zoals HOV A9-corridor en HOV Hillegom-Schiphol horen ook te worden benoemd (naast HOV ZaanIJ, dat wel staat benoemd). Tenslotte vragen wij aandacht voor mobiliteitsvraagstukken die niet in het programma SBaB zijn ondergebracht, denk daarbij in ieder geval aan de Gooicorridor en de A22. Maar ook aan de doorwerking van het programma SBaB op het regionale wegennet, bijv, n.a.v. het onderzoek naar het "redesign" van het weggennet dat op dit moment wordt uitgewerkt in het Multi Modaal Toekomstbeeld.	Terecht wijst de provincie op de nauwe samenhang tussen de Verstedelijkingsstrategie en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, w.o. het Multimodaal Toekomstbeeld. In lijn hiermee wordt dan ook nauw samengewerkt.. Bevindingen uit Programma SBaB worden geïntegreerd in het Verstedelijkingsconcept en vanuit de Verstedelijkingsstrategie wordt geborgd dat de mobiliteitsopgaven in SBaB gekoppeld zijn aan de integrale verstedelijkingsopgave. De elementen van het Regionaal OV Toekomstbeeld worden geïntegreerd in het verstedelijkingsconcept, waarbij wordt aangegeven of er momenteel voor ROVT-projecten al dan niet sprake is van Rijksbetrokkenheid. Zoals de provincie vraagt, wordt bij het onderzoek naar het herontwerp van het wegennet in het traject Multimodaal toekomstbeeld – naast naar effecten elders in het hoofdwegennet – ook gekeken naar de effecten op het onderliggend wegennet van N-wegen.
		13	Wij zien de verstedelijkingsstrategie als een stip op de horizon waar we binnen de MRA en met het Rijk gezamenlijk naar toe werken. Het kan zijn dat de verstedelijkingsstrategie nu of in de toekomst op onderdelen af zal wijken van lokale of regionale visies. Of dat ontwikkelingen in andere programma's consequenties hebben voor keuzes in de verstedelijkingsstrategie. Zie bijvoorbeeld het eerdergenoemde NOVI-gebied NZKG, waarbinnen de verdere gebiedsgerichte	Zoals gesignaleerd door de provincie markeert de Verstedelijkingsstrategie inderdaad een nieuwe wijze van samenwerken tussen regio en Rijk. Binnen de MRA wordt dit opgepakt en uitgewerkt door platform Ruimte. Ten aanzien van de samenwerking worden de komende tijd afspraken uitgewerkt over de manier waarop aan de verstedelijkingsopgaven in de MRA wordt gewerkt en hoe verschillende trajecten zich tot elkaar verhouden. Belanghebbenden worden betrokken bij het formuleren van die afspraken.

			uitwerking plaatsvindt van de daar spelende opgaven uit de Verstedelijkingsstrategie. We gaan ervan uit dat over deze punten het gesprek met elkaar wordt gevoerd binnen de MRA en waar nodig met het Rijk. We zien de Verstedelijkingsstrategie in die zin dan ook als een startpunt, waarbij de sturing op het invullen van de randvoorwaarden, die we noodzakelijk achten om de doelen te bereiken, en het maken van afspraken hoe we dat samendoen, centraal moet staan. Wij pleiten daarnaast voor het borgen van de afspraken, in het licht van de lopende programma's, om te vermijden dat partijen naar elkaar kijken in plaats van actie te ondernemen waar afgesproken en nodig. Dit geldt onder meer voor de lopende trajecten, programma's en onderzoeken in het kader van de nationale Energietransitie en voor klimaatadaptatie.	
		14	Klimaatverandering heeft terecht een stevige positie in het verstedelijkingsconcept gekregen. We moeten ons als samenwerkende overheden voorbereiden op de grote gevolgen die klimaatverandering voor de MRA kunnen hebben. Klimaatverandering leidt, naast wateroverlast, steeds meer tot watertekort, waarmee overlast in een ander perspectief komt te staan. Het is daarom belangrijk dat de Verstedelijkingsstrategie rekening houdt met lopende water- en klimaatprogramma's van Rijk, regio, provincie en waterschappen. Denk aan Deltaplan Zoetwater, Programma Toekomstbestendig Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaalgebied en Gebiedsprogramma Laag-Holland.	We waarderen de steun van de provincie voor de keuze om klimaatverandering een centrale positie te geven in het Verstedelijkingsconcept. Het Verstedelijkingsconcept agendeert de opgaven hiervoor en schetst een koers hoe deze kunnen worden aangepakt. In Versie 3 wordt verbinding gemaakt met lopende programma's op dit terrein. In de uitwerking van de opgaven zal vervolgens gekeken worden wat aanvullend op die programma's nodig is.
		15	De verstedelijkingsstrategie richt zich op kansengelijkheid en betaalbare woningen voor alle inwoners en refereert aan de grote bouwopgave van 175.000 woningen voor de hele regio. Er worden in de huidige versie geen expliciete strategische keuzes gemaakt over fasering en prioriteiten en regionale verdeling op woonmilieus, woningtypes en aantallen, noch over onderlinge taakverdeling tussen de samenwerkende partijen en hoe deze keuzes – gezamenlijk en op integrale, sector overstijgende wijze – gerealiseerd gaan worden, terwijl focus op de afgesproken locaties het juist mogelijk moet maken om andere plekken te vrijwaren van nieuwe grootschalige bebouwing. Een dergelijke expliciete keuze zou onderdeel moeten worden van een volgende versie van de verstedelijkingsstrategie cq daarin nader uitgewerkt zijn.	Tot 2030 heeft de MRA een woningbouwopgave van 175.000 woningen, tot 2050 een opgave van 325.000 woningen. In de Verstedelijkingsstrategie is gesteld dat tot 2030 alles nodig is om te voldoen aan de woningbouwopgave. Voor de decennia erna is meer sprake van keuzes maken. De fasering is in Versie 3 is in hoofdzaak een ideale fasering, aangescherpt ten opzichte van Versie 2 waar mogelijk. Verdere aanscherping en prioritering vergen een zorgvuldig proces en draagvlak. De komende maanden worden voor dit proces benut. De resultaten van de handelingsperspectieven sociaal-maatschappelijke opgaven bieden hier ook aanknopingspunten voor. En binnen MRA Bouwen en Wonen gesprekken gevoerd over de afstemming als het gaat om woningtypes, woonmilieus en spreiding van betaalbare woningen in de regio. Met de Woondeal hebben de MRA en het Rijk afspraken gemaakt over de Rijksinzet op investeringscapaciteit van woningcorporaties en betaalbaarheid. Betaalbaarheid heeft niet alleen betrekking op nieuwbouw maar is ook sterk gerelateerd aan de woningvoorraad.
		16	Tot slot willen we ingaan op de aangekondigde integratieslag richting versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Wij zien uit naar de wijze waarop de samenhang tussen functies en systemen inversie 3 vorm krijgt, want die stap is zeker nodig. Het gaat om de verweving van de meerkernige metropool met het groenblauwe netwerk, en dat we de stap zetten van het	De provincie wijst op het belang van een verdere integratie van de bouwstenen in het Verstedelijkingsconcept. In Versie 3 is een integratieslag doorgevoerd, voor de eerdere vraagstukken uit versie 2 zijn keuzevoorstellen opgenomen waarbij tevens is gelet op herkenbaarheid ten opzichte van versie 2.

			benoemen van schuurpunten naar het maken van daadwerkelijke keuzes, waarbij de consequenties van die keuzes op alle onderdelen inzichtelijk zijn gemaakt.	
6b	Gemeente Amstelveen	1	De Metropoolregio Amsterdam is een samenwerkingsverband en is niet democratisch gelegitimeerd zelfstandig besluiten te nemen, dat is aan de Raden en Staten in het gebied. Het is daarom van groot belang dat wij als gemeenteraad van Amstelveen goed betrokkenzijn in dit voor de regio én Amstelveen belangrijke traject. Ons college heeft ons geïnformeerd dat hier meermaals aandacht voor gevraagd is in ambtelijke overleggen en bij bespreking in de bestuurlijke MRA-platforms Economie en Ruimte/Wonen. Zoals eerder aangegeven is betrokkenheid bij de kaders tot op heden onvoldoende geweest, hierdoor is er in de Raad van Amstelveen geen mogelijkheid geweest hier een politieke discussie over te voeren. In het proces "van versie 2 naar versie 3" wordt de Raad ook niet actief betrokken. Dit kan niet en is niet conform de democratische legitimatie. Wij verzoeken u hier uitdrukkelijk om procesmatig een extra stap voor in te voeren.	Aan het begin van het proces is met raden en Staten afgesproken dat zij tijdens het maakproces op tussenproducten kunnen reageren. Tot op heden is op die wijze elke stap in het proces ter informatie aangeboden aan raden en Staten. De wensen- en opvattingenperiode is bedoeld om het inhoudelijke debat in raden en Staten te kunnen voeren en wensen en opvattingen mee te geven die van invloed zijn op de nu voorliggende Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Mede naar aanleiding van de reactie van de gemeenteraad van Amstelveen wordt een extra processtap ingebouwd voor bespreking van Versie 3 in de raden en Staten, voordat tot besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep..
		2	Het is terecht dat wij als Amstelland Meerlanden-regio een eigen plek in het Verstedelijkingsconcept hebben als gebied Zuidflank. De MRA is namelijk méér dan alleen Amsterdam. Juist de deelregio's binnen de MRA hebben hun eigen kwaliteiten en specifieke opgaven, dienen verder versterkt te worden en dragen zo ook bij aan het versterken van Amsterdam. Deze relatie tussen Amsterdam en de Zuidflank moet wat ons betreft evenwichtig zijn. Er kan geen sprake zijn van het (ongevraagd) afschuiven of overdragen van stedelijke problematiek op randgemeenten. Dit mag in het Verstedelijkingsconcept sterker neergezet worden.	Alle deelregio's in de MRA leveren een specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel met een nationaal belang. Mede naar aanleiding van deze suggestie van de gemeente Amstelveen zijn in Versie 3 voor elke deelregio teksten toegevoegd in het onderdeel integraal te ontwikkelen gebieden. Zo worden de bijdragen van de deelregio's nadrukkelijker weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen. Het uitgangspunt is een evenwichtige ontwikkeling van de MRA waarbij in samenspraak (dus niet ongevraagd) de ontwikkelingen als geheel worden geschetst.
		3	Als gemeente herkennen we ons in de gezamenlijke AM-reactie en wij hebben tevens een aantal aanscherpingen. Als Amstelveen ervaren wij ook de lusten en de lasten van de luchthaven Schiphol en bemerken wij dat de gesprekken met het Rijk over (de ontwikkeling van) Schiphol steeds meer vanuit het luchtvaartbelang gevoerd zijn de afgelopen jaren. Wat ons betreft moet het belang van de inwoners centraler staan en moet de ontwikkeling van Schiphol ook bezien worden vanuit zaken als leefkwaliteit, schonere lucht, ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De Verstedelijkingsstrategie zien wij als grote kans om het gesprek over Schiphol integraal te voeren, vanuit de wederkerigheid van grond en lucht. Een MIRT Onderzoek zien wij als het juiste middel om het onderzoek ook echt integraal op te pakken.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. Bezien zal worden welke systematiek het meest passend is voor deze gezamenlijke uitwerking. Centraal staat in ieder geval de gezamenlijke integrale afweging.
		4	Voor de regionale bereikbaarheid van Amstelveen en in het bijzonder de bereikbaarheid van onze bedrijven en inwoners is de A9 van groot belang. Daarom wordt deze ook de komende jaren verbreed en verdiept om de doorstroming op de weg en de leefkwaliteit langs de weg te verbeteren én om de	Mede naar aanleiding van deze inbreng van Amstelveen is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan

			tweedeling van de stad te verminderen. Wij begrijpen dat voor de bereikbaarheid van de MRA het belangrijk is dat de Ring A10 (als draaischijf) door moet blijven stromen. Een eventuele afwaardering van de A10 betekent echter een groot risico dat verkeer zich verplaatst naar de A9 (als tweede ring) en mogelijk ook de N201 (als derde ring). De A9 loopt door het centrum van Amstelveen en extra verkeersbelasting zal zowel ten koste gaan van de doorstroming als de leefkwaliteit en gezondheid in Amstelveen. Wij verwachten dat het onderzoek naar een mogelijke afwaardering van de A10 dit ook zal uitwijzen. Voor de gemeente Amstelveen is een afwaardering van de A10 dan ook geen optie! Vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek kan derhalve niet in de Verstedelijkingsstrategie de indruk gewekt worden dat er reeds sprake is van een "tweede ring" en het verplaatsen van doorgaand verkeer naar de A9 en de A5. Dit moet zowel op kaarten als in tekst aangepast worden. Alvorens dit in het Verstedelijkingsconcept op te nemen zullen eerst de resultaten van het onderzoek en het SBaB-traject rond de multimodale netwerkstrategie, waaronder onderzoek afwaardering A10, met ons besproken moeten worden.	bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek.
		5	Naast bovenstaande punten uit de AM-reactie willen wij wat opmerkingen meegeven over de gevolgen van het uitgangspunt van een polycentrische en inclusieve metropool. De Verstedelijkingsstrategie gaat uit van deze gedachte: een MRA waar Amsterdam weliswaar de centrumstad is, de losse kernen zelfstandig functioneren, maar waar ook een meerwaarde ontstaat doordat de kernen onderdeel uitmaken van een stedelijk netwerk. Daarnaast gaat de Verstedelijkingsstrategie uit van een metropool waarin de welvaart gelijkmatig verdeeld is over de deelregio's, een inclusieve en ongedeelde metropool. Theoretisch een mooi uitgangspunt, maar wij betwijfelen of dit haalbaar is. Rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van de verschillende deelregio's. Daarbij kunnen sterkere deelregio's de MRA als geheel naar een hoger welvaartsniveau brengen. Wij zijn van mening dat het goed is om zaken af te stemmen binnen de MRA, maar vinden dat de Verstedelijkingsstrategie er niet toe mag leiden dat kansrijke en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen in Amstelveen en de Zuidflank niet door kunnen gaan als gevolg van de uitwerking van dit uitgangspunt. Ongedeeldheid is een mooie ambitie, maar kan geen uitgangspunt of randvoorwaarde worden. Zie ook onze eerdere opmerking over de deelgebieden.	Zoals terecht door de gemeente Amstelveen opgemerkt is het uitgangspunt voor het Verstedelijkingsconcept een polycentrische ontwikkeling van de MRA. Daarbij is de strategie om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de kernkwaliteiten van de verschillende deelregio's binnen de MRA, zoals die van Amstelveen. Het doel daarbij is een evenwichtige ontwikkeling van de MRA waarbij zoveel mogelijk kansen en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen worden benut om in alle delen van de MRA voldoende welvaartsniveau te ontwikkelen en behouden.
		6	De Raad van Amstelveen heeft recentelijk de notitie 'Positie van Amstelveen in de regio' vastgesteld. Eén van de aandachtspunten hierin is dat de MRA de deelregio Amstelland-Meerlanden erkent als belangrijke deelregio met een relatief groot aandeel in de (internationale) economie van de MRA. Amstelveen geeft prioriteit aan een aantal thema's in de MRA, waaronder de economische versterking van de verschillende	Dit verzoek van de raad van Amstelveen is verwerkt door voor de deelregio Amstelland Meerlanden net als voor andere deelregio's een eigen profiel in Versie 3 op te nemen, waarin de specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel is weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen.

			deelregio's buiten de kernstad Amsterdam. Dit zien wij in de Verstedelijkingsstrategie graag nadrukkelijker terugkomen.	
		7	Nadat het Stadhart Amstelveen in een eerdere versie van het Verstedelijkingsconcept geheel ontbrak, is het in de tweede versie aangemerkt als "regionaal centrum". Toch is nog altijd onduidelijk hoe in het Verstedelijkingsconcept gekomen is tot de zeven geselecteerde Stadsharten (die toevallig allen nabij een NS-Station liggen) en waarom Amstelveen aangemerkt is als regionaal centrum en niet op korte termijn als rijk-regio project opgepakt wordt. Wij zijn van mening dat het Stadshart Amstelveen als goed bereikbaar centrum van een stad binnen de MRA met bijna 100.000 inwoners en met een belangrijke functie voor een veel groter verzorgingsgebied in de Verstedelijkingsstrategie aangemerkt zou moeten worden als één van de Stadsharten in de MRA. Dat hier toevallig, omdat er geen NS-Station in het Stadshart ligt, geen rijk-regio traject voor is opgestart moet geen reden zijn om het Stadshart niet de plek geven die het verdient.	Het benoemen van de 7 (+2 buiten de MRA gelegen Hoorn en Alkmaar) stadsharten, is tot stand gekomen in het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid, bij het onderdeel bereikbare steden en in lijn met de MRA Sleutelgebieden (onderdeel Woondeal MRA-Rijk), voor zover gelegen in een stadscentrum. Het gaat om gemengde woon-werk ontwikkelingen gelegen aan Intercity stations. In dat traject zijn de regionale MRA centra Amstelveen en Beverwijk niet meegenomen. Tegelijkertijd onderkennen we in de VS de regionale verzorgingsfunctie en vergelijkbare opgaven in Amstelveen en Beverwijk. Om die reden zijn deze twee regionale centra wel op de kaart als zodanig aangemerkt. Daarbij geldt verder dat het leeuwendeel van de woningbouwopgave van Amstelveen niet in het Stadshart wordt gerealiseerd, maar vooral in Sleutelgebied Kronenburg en Woningbouwimpuls-/versnellingsproject Legmeer.
		8	De Amstelscheg is een voormalige Rijksbufferzone en vormt één van de landschapsparels van de MRA. In dit gebied komen veel opgaven samen: landbouw, weidevogels, klimaat, energie en een toenemende recreatieve druk vanwege ruimtelijke ontwikkelingen. Belangrijk dus dat deze scheg prominent genoemd wordt en dat wij bevestigen dat in deze scheg wat Amstelveen betreft geen ruimte is voor windenergie. Het bestaande Bestuurlijk Overleg Amstelscheg is weer opgepakt, er wordt een Ontwikkelvisie voor het gebied opgesteld en wij zijn benieuwd welke rol het Rijk wil pakken in de verdere ontwikkeling van dit gebied.	We zijn blij met de bevestiging van de gemeente Amstelveen omtrent de functie en status van de Amstelscheg. Wat de plaatsing van windturbines betreft wordt de input vanuit de RES Noord-Holland Zuid gevolgd. Wat betreft de betrokkenheid vanuit het Rijk wordt aansluiting gezocht met het NOVI-gebied Groene Hart.
		9	Wij vernemen graag hoe onze opvattingen verwerkt worden in de volgende versie (versie 3) van het MRA Verstedelijkingsconcept (inclusief de Investeringsstrategie). We verwachten ook actieve betrokkenheid en willen gekend worden voordat de derde versie met het Rijk besproken gaat worden in het BO MIRT. Dat geldt ook voor de uitkomsten van het SBaB-traject rond de multimodale netwerkstrategie. Veel succes gewenst met het verwerken van alle opmerkingen.	De werkwijze is als volgt. De wensen en opvattingen van alle betrokken raden en Staten worden voorzien van een antwoord en in de vorm van deze Nota van Beantwoording aan raden en Staten gestuurd, samen met Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Zo kunnen alle betrokken zien hoe de wensen en opvattingen zijn verwerkt. Zoals aangegeven bij de reactie van Amstelveen onder 1 wordt deze versie in een extra processtap aan de raden en Staten voorgelegd. Daarbij merken we op dat de Verstedelijkingsstrategie en het daarbij behorende Verstedelijkingsconcept voor de MRA van begin af aan mét de Rijksoverheid wordt opgesteld. De grondgedachte bij de start van de opdracht is om niet over maar met elkaar te praten over mogelijke gezamenlijke inspanningen van Rijk en regio om de MRA-ontwikkelingen te ondersteunen. Dat betekent dat alle versies, dus ook deze Versie 3, samen met het Rijk worden opgesteld.
9	Waterschappen	1	Allereerst willen we u complimenteren met het Verstedelijkingsconcept dat nu voorligt. Er is een evenwichtig verstedelijkingsconcept opgesteld, waarin de belangen van 'water en klimaat' goed zijn meegenomen in de opgaven, systeemlagen en gebieden. Wel hebben we een aantal serieuze aandachtspunten, die vooral gaan over de integratie van opgaven en het borgen van de ambities in de praktijk.	Met waardering nemen we de uitgesproken complimenten in ontvangst.

			De MRA-verstedelijkingsstrategie vormt een belangrijk kader voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam de komende jaren. Daarbij blijven we benadrukken dat door water mede sturend te laten zijn in de ruimtelijke ordening, we er samen voor kunnen zorgen dat we zowel nu als in de toekomst kunnen blijven wonen, werken en recreëren in dit mooie maar laaggelegen deel van Nederland.	
		2	Lange termijn perspectief Bij klimaatadaptatie, het aanpassen aan de impact van klimaatverandering, is geschetst dat het van belang is nu al rekening te houden met klimaatveranderingen op de lange termijn (2050 - 2100). Het Verstedelijkingsconcept gaat tot 2050, waarbij de focus ligt op de nabije toekomst (2030). De ruimtelijke ontwikkelingen in de MRA hebben echter een langere levensduur en stimuleren bovendien weer nieuwe toekomstige ontwikkelingen. Daarom is het van belang bij de huidige ruimtelijke ontwikkelingen al rekening te houden met de lange termijn impact van klimaatverandering, die zich uit in toenemende extreme neerslag, hitte, droogte en overstromingen. En de huidige ruimtelijke ontwikkelingen te benutten om de robuustheid van landschap en watersysteem te vergroten. Dit voorkomt afwenteling van kosten naar de toekomst, zoals in de studie 'Resilience by design' duidelijk is geworden. De ambitie is om in 2050 klimaatbestendig te zijn (zie ook het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie), maar klimaatadaptatie is een continu proces. Klimaatveranderingen zetten door en zullen ook daarna blijvend om adaptatie vragen. We merken op dat deze opgave nog onvoldoende doorwerking krijgt in alle andere thema's van het verstedelijkingsconcept. En dat vinden wij zorgelijk.	In Versie 3 gaat net als in versie 2 aandacht uit naar het belang van het hanteren van een lange termijn perspectief als het gaat om klimaatadaptatie en waterrobuustheid. Wij zijn het met u eens dat in de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie en afzonderlijke ontwikkelingen dit lange termijn perspectief op de opgave verder doorwerking moeten krijgen waarbij klimaatadaptatie en waterrobuustheid continu moeten worden betrokken.
		3	Borging van de ambities De ambities op het gebied van klimaatadaptatie, energie, biodiversiteit en toetsen aan lange termijn scenario's zijn mooi, maar ook noodzakelijk om het hele gebied in de toekomst aangenaam leefbaar te houden. De ervaring leert echter dat ambities kunnen sneuvelen als gevolg van korte termijnbeleid of gebrek aan kennis bij de uitvoering van deelprojecten. Om dat te voorkomen roepen wij u op om de ambities te borgen in de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie en de investeringsbeslissingen die daaraan ten grondslag liggen.	In lijn met deze suggestie van de Waterschappen zal de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie worden gemonitord. De ambities op het gebied van 'klimaat en water' zullen vanzelfsprekend onderdeel zijn van deze monitor. De monitoring zal in overleg met onder andere de Waterschappen worden vormgegeven.
		4	Door de opgaven en ambities voor duurzaamheid (waaronder klimaatadaptatie) en landschap (waaronder biodiversiteit) in aparte paragrafen te behandelen, mist de doorwerkte integratie met de ambities voor wonen, werken en bereikbaarheid in het verstedelijkingsconcept. Het is een gezamenlijke opgave om te werken aan robuuste ruimtelijke ontwikkelingen om de leefbaarheid nu en in de toekomst te waarborgen en afwenteling naar de toekomst te voorkomen.	De door de Waterschappen bepleitte verdere integratie is in Versie 3 doorgevoerd, waarbij de opgaven van duurzaamheid (waaronder klimaatadaptatie en ecologie) een prominente rol heeft in het groenblauwe netwerk in en om de stad en ook bij de ontwikkeling van wonen, werken en bereikbaarheid. Deze staan verwoord in hoofdstuk 3. Verdere integratie zal bij de uitwerking van deze ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden.

		5	Ook in de uitwerking van het faseringsbeeld missen we de integratie van de opgaven. Door het onderscheid dat is aangebracht in de fasering voor de meerkernige metropool en de groenblauwe netwerken mist de onderlinge afhankelijkheid. Als er nu minder klimaatadaptief wordt ontwikkeld, ontstaan er sneller problemen in het blauwe netwerk (watersysteem) waarbij er mogelijk niet genoeg tijd is om maatregelen te nemen, of mogelijk hele dure tijdelijke investeringen nodig zijn. Wij verzoeken u het volgende te verwerken in een volgende versie van de fasering: • Er wordt niet op ingegaan hoe de verschillende maatregelen die nodig zijn voor wonen, werken, energie, water, landschap ook in tijd van elkaar afhankelijk zijn. • Voor de systeemlagen water en ecologie worden de ingrepen niet duidelijk gemaakt. Ook in deze systeemlagen zitten faseringsvraagstukken, we willen u vragen om deze ook een plek te geven in de fasering. • Fase 2021-2030: hier graag toevoegen dat we: o in de eerste periode inzetten op verder optimaliseren van het huidige watersysteem (met dijkversterking etc.), o daarnaast inzetten op onderzoek en planvorming voor locaties voor piekwaterbergingsgebieden, o en vanuit de integrale systeemvisie water en RO de juiste keuzes maken voor mogelijke systeemveranderingen per gebied. • Fase 2031-2040: We missen in de fasering de maatregelen die sowieso nodig zijn voor het watersysteem, denk aan dijkversterkingen, aanleggen van extra gemalen om de spuicapaciteit te vergroten e.d. om deze regio op de toekomst voor te bereiden. • Fase 2041-2050: De invloed van trends waar wij maar weinig invloed op hebben wordt niet benoemd, denk aan klimaatverandering. De snelheid en grootte van deze trends weet men niet. Dit is een onzekerheid die mogelijk relevant wordt voor de latere fases, het is daarom goed deze te noemen.	Mede naar aanleiding van deze reactie van de Waterschappen is in Versie 3 de fasering aangescherpt, waarbij ook meer aandacht is voor de opgaven op het gebied van 'klimaat en water'.
		6	Water- en bodemsysteem medesturend bij ruimtelijke keuzes Het verstedelijkingsconcept maakt zichtbaar dat er een duidelijke concurrentie is om ruimte. Daarbij worden economische belangen afgezet tegen de belangen van een gezonde en veilige leefomgeving. Gezien de snelheid van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de klimaatverandering, is het noodzakelijk dat het verstedelijkingsconcept gaat leiden tot ruimtelijke keuzes. Als gezamenlijke waterbeheerders vinden wij het van essentieel belang dat bij het maken van die keuzes het water- en bodemsysteem (inclusief de gevolgen van klimaatverandering) als een van de richtinggevende principes wordt gehanteerd.	In Versie 3 is de tekst van het verstedelijkingsconcept op dit punt aangescherpt in het intro van hoofdstuk 3.2 en verspreid over de tekst bij concrete situaties. Het is een uitwerking van de opgave die in Versie 2 was benoemd in de bijlage: " Klimaatadaptiviteit en waterrobuustheid moeten vanzelfsprekende onderdelen worden van ruimtelijke keuzes voor stad en land. Ook de bodemsoort en bodemkwaliteit worden meer dan voorheen sturend voor het ruimtegebruik."
		7	Investeren in het (toekomstige) waterbeheer De grenzen van ons watersysteem komen steeds meer in zicht. Voor een klimaatrobuust watersysteem is het noodzakelijk dat	De investeringen die nodig zijn voor het (toekomstig) waterbeheer zullen (mede) een plek krijgen in de investeringsagenda van de Verstedelijkingsstrategie. De opgaven worden

			er voldoende ruimte is voor (extra) waterberging (zowel in de ruimte als in het kunnen toestaan van meer flexibele waterpeilen), water aan- en waterafvoer. Dit geldt voor alle schaalniveaus, van stoeptegel tot hoofdwatersysteem. Dit wordt in het verstedelijkingsconcept weergegeven, maar we zien ook dat de druk op de ruimte groot is. De ruimtelijke en economische afwegingen die in het verstedelijkingsconcept gemaakt moeten worden, zullen (grote) financiële gevolgen hebben voor het (toekomstige) waterbeheer. We verzoeken u daarom om dit in het faseringsbeeld ook duidelijk zichtbaar te maken. En daarin naast de onderzoeken ook de fysieke maatregelen op te nemen die voor het watersysteem genomen moeten worden. Zoals aanleg piekwaterbergingen, maatregelen om verhoging calamiteitenpeil mogelijk te maken, aanleg extra gemalen etc. We willen ervoor waken dat de lasten eenzijdig bij de waterbeheerders vallen en verzoeken u om bij de verdere uitwerking van het verstedelijkingsconcept hiermee rekening te houden.	benoemd in het verstedelijkingsconcept en de fasering. De fasering is daarbij, samen met de investeringsagenda, een dynamisch onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie.
		8	Neem de verschillende wateraspecten echt mee als een belangrijke ontwerpopgave voor diverse ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De waterschappen hebben daarvoor de nodige (gebieds)kennis en kunde. Het verzoek is om ons hier vroegtijdig bij te betrekken. Enkele gebiedsspecifieke voorbeelden: • Westflank Haarlemmermeer. Hier kan sterker worden benadrukt dat investeringen in woningbouw (als dominante opgave) ook stevige investeringen vragen om deze water- en klimaatrobuust te maken, o.a. waar het gaat om de bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur tegen mogelijke overstromingen en het voorkomen van wateroverlast bij extreme neerslag. • OerIJ gebied. Waterberging in dit gebied zal meegenomen moeten worden bij de verschillende ruimteclaims. Bij een waterberging kan overigens sprake zijn van meervoudig ruimtegebruik (combinatie met bijvoorbeeld natuur en recreatie). • De wens ligt er om Nationaal Park Zuid-Kennemerland te verbinden met Spaarnwoude en PARK21. Hier liggen kansen in termen van een versterking van de groenblauwe structuur, inclusief ruimte voor extra waterberging. • Gooise Heuvelrug. Het watersysteem is nu al aan zijn grenzen en komt in de toekomst verder onder druk te staan door klimaatverandering en verstedelijking. Daarnaast is er een toenemende drinkwatervraag. Het is van belang om deze complexe opgave integraal te benaderen. En om op korte termijn knelpunten op te lossen, met de lange termijn in beeld. • Noord-Holland. Ten gevolge van het perforeren van de ondergrond bij de aanleg van verticale drainage ten behoeve van woningbouw, treedt de kans op verzilting op. Dit leidt tot effecten voor de grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit. Dit	In Versie 3 is de tekst op deze wens van de Waterschappen aangescherpt, zowel in de beschrijving van de koers van meerkernige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen als in die van het groenblauwe netwerk in en om de stad. Opmerkingen over concrete locaties (zoals Haarlemmermeer) zijn opgenomen in de gebiedsuitwerkingen.

			is een knelpunt wat mee moet worden genomen in locatiekeuze en ontwerp.	
		9	De eerder gevraagde integratie van alle opgaven mist bij de keuze om (clusters van) datacenters in de Haarlemmermeer en in Flevoland te plaatsen, in diepe polders. Daarbij lijkt geen rekening te zijn gehouden met klimaatadaptatie, de extra aandacht voor klimaatbestendigheid van vitale en kwetsbare (maatschappelijke) functies en waterbeschikbaarheid. Wat betreft het koelvraagstuk van datacenters willen we benoemen dat nuttig inzetten van restwarmte nagestreefd moet worden. Hiermee wordt de koelwatervraag sterk gereduceerd. De beschikbaarheid van voldoende zoet water ten behoeve van datacenters kan niet worden gegarandeerd zeker niet op langere termijn. Er zullen daarom afspraken moeten worden gemaakt over een continue inspanningsverplichting bij datacenters om laagwaardige toepassing van drinkwater, oppervlaktewater en grondwater sterk te beperken.	De MRA Datacenterstrategie is geïntegreerd in het Verstedelijkingsconcept. Bij de keuzes voor verdere ontwikkeling van datacenters is rekening gehouden met de huidige datainfrastructuur en met de nabijheid van energiehoofdnet. Ook in diepe polders kunnen datacenters klimaatbestendig worden ontworpen, getuige het datacenter in Amsterdam Watergraafsmeer. In de MRA Datacenterstrategie worden verder vestigingsvoorwaarden gesteld aan nieuwe datacenter, waarbij expliciet aandacht is voor water en klimaatbestendigheid. De tekst van Versie 3 is in lijn met de MRA Datacenterstrategie aangescherpt op de opmerkingen van de Waterschappen. Het Rijk steunt de opvatting dat de inzet van restwarmte nagestreefd moet worden. De zorgen over de beschikbaarheid van koelwater verhoudt zich moeilijk met de berichten uit de sector dat er slechts op de warmste dagen van het jaar met water gekoeld wordt, waarvoor ook nog eens gebruik wordt gemaakt van hemelwateropslag. Indien de nood onverhoopt toch groot zou worden, vallen datacenters onder de eerste groepen afnemers die worden afgesloten om te verzekeren dat de vitale onderdelen van de maatschappij over voldoende drinkwater blijven beschikken. Het Rijk is kritisch op de milieuprestaties van datacenters en heeft dit onlangs in de casus ‘Tulip’ ook gecommuniceerd naar de regionale overheden.
		10	Ook in het hoofdstuk over energietransitie missen we de aandacht voor de klimaatbestendigheid van de nieuw aan te leggen infrastructuur. Wat betreft de energietransitie willen we de potentie van aquathermie, geothermie en restwarmte benoemen. De waterschappen zijn betrokken bij de ontwikkeling hiervan en brengen graag kennis in, daarbij rekening houdend met andere belangen zoals bijvoorbeeld de afstand van warmteleidingen ten opzichte van drinkwaterleidingen.	De opmerkingen van de Waterschappen worden geagendeerd voor de verdere uitwerking van het energiesysteem. Op basis van verder onderzoek zijn de 4 abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen. Door middel van regionale scenario’s, gebaseerd op de nationale scenario’s van de netbeheerders (II3050) en verrijkt met lokale informatie, zijn ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. In deze scenario's is ook expliciet gekeken naar geo- en aquathermie. Locaties van geothermie zijn indicatief, over de potentie van geothermie is nog veel onbekend. De locaties zijn alleen ingetekend op locaties met een goede technische potentie van minimaal 5 MWth. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Daarbij zijn een aantal onmisbare elementen geanalyseerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt.
		11	Kansen voor versterken landschap. watersysteem en biodiversiteit Er is in dit gebied een sterke link tussen het landschap en het watersysteem. Die link wordt in het Verstedelijkingsconcept maar een keer genoemd: "De noodzaak om tot een waterrobuuste, klimaatadaptieve inrichting te komen kan landschappelijke versterking aanjagen in gebieden die met verdroging of verzilting te maken hebben en ook natuurontwikkeling geeft kans op landschappelijke versterking". Om deze kansen ook werkelijk te verzilveren vragen we u om die koppeling sterker te leggen in de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie. Meer in detail vragen wij hierin ook aandacht voor het watererfgoed als belangrijk en waardevol onderdeel van het landschap.	In Versie 3 is de tekst op deze inbreng van de Waterschappen aangepast in hoofdstuk 3.2, in de beschrijving van de koers voor het groenblauwe netwerk in en om de stad.
		12	Opgaven in het landelijk gebied De nadruk ligt natuurlijk op verstedelijking. Opvallend afwezig vinden wij de landbouw en voedselvoorziening als thema in het	Naar aanleiding van deze reactie van de Waterschappen is in Versie 3 een afzonderlijke tekstbox over kringlooplandbouw ingevoegd. Ook op andere plaatsen in de tekst is de relatie

			verstedelijkingsconcept. Het wordt wel aangestipt, onder andere in het hoofdstuk Waardevol en Verbindend Landschap. Maar zelfs binnen dat hoofdstuk niet als apart onderwerp benoemd. Terwijl een groot deel van het oppervlak van de regio op dit moment agrarisch in gebruik is en van strategisch belang in ieder geval gedurende de transformatieperiode tot 2050 die het rapport beziet. Daarnaast spelen er allerlei opgaven zoals landbouwtransitie naar duurzaam en kringlooplandbouw en duurzame voedselproductie nabij de stad, die in samenhang moeten worden bezien met de verstedelijkingsopgave. We vragen u hier meer aandacht voor te hebben.	met landbouw gelegd. Behoud van goede landbouwgrond wordt in 3.2 opgevoerd als een vast criterium bij afwegingen over het ruimtegebruik in het landelijk gebied.
		13	• Voor wat betreft het klimaatadaptief bouwen missen we de verwijzing naar het document 'Basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw' van de MRA. Het lijkt ons goed om betreffend document, na ondertekening van de intentieovereenkomst waar dit document onderdeel van is, stevig in de verstedelijkingsstrategie te verankeren.	Deze suggestie is overgenomen en de tekst is hierop aangepast.
		14	• Op blz. 40 worden medicijnresten, gewasbeschermingsmiddelen en bemesting genoemd als bron van waterverontreiniging. Dat is juist, maar verontreiniging is ook afkomstig van riooloverstorten, foutieve aansluitingen (riool op hemelwaterafvoer) en overmatige organische belasting door bladeren en groenafval. Zeker in stedelijk gebied spelen deze laatste factoren een belangrijke rol. Daarnaast wordt de waterkwaliteit ook bepaald door de inrichting van wateren. We willen u vragen deze aspecten ook te benoemen, het voldoen aan de normen van de Kaderrichtlijn Water is immers ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk.	Deze suggestie is overgenomen en de tekst is hierop aangepast.
6c	Gemeente Diemen	1	De Diemerscheg is een natuur- en recreatiegebied met een belangrijke functie voor meerdere omliggende deelgebieden. In het Verstedelijkingsconcept is de Diemerscheg opgenomen in het integraal te ontwikkelen gebied Gooi- en Vechtstreek (paragraaf 4.4). In de tekst komt de Diemerscheg echter nauwelijks voor. Daarom is het verzoek om op blz. 70 het volgende tekstblok toe te voegen: Door de verdere verstedelijking aan de randen van de Diemerscheg wordt een groene Diemerscheg steeds belangrijker. De betrokken partijen zetten in op een kwaliteitsverbetering van de Diemerscheg: landschappelijk, ecologisch, cultuurhistorisch en qua recreatieve voorzieningen. Om toekomstbestendig te zijn wordt gedacht aan het ontwikkelen van klimaatbossen, met een hogere grondwaterstand en opvangmogelijkheden van water en minder CO2 uitstoot. Ook moet er ruimte zijn voor de energietransitie, mits deze goed landschappelijk wordt ingepast. Voor de eventuele aanleg van de IJmeerlijn geldt ook dat deze goed landschappelijk moet worden ingepast om de ingezette versterking van de Diemerscheg niet teniet te doen	Terecht stelt de gemeente Diemen dat de Diemerscheg een belangrijk onderdeel vormt binnen het totale metropolitane landschap. Voorgesteld tekstdeel is overgenomen in hoofdstuk 4.4, integraal te ontwikkelen gebieden.

			(opgenomen bij het deelgebied Oostflank) en dat compensatie plaatsvindt in de Diemerscheg.	
		2	Daarnaast kan op een paar andere punten in deze paragraaf de Diemerscheg worden toegevoegd achter Gooi- en Vechtstreek omdat de betreffende opgaven ook in de Diemerscheg spelen (klimaat robuuste inrichting, natte natuur, rijke cultuurhistorie). Bij de afspraken over dit gebied staat de Diemerscheg al wel goed opgenomen. In de samenvatting vooraan dient in de tekst over dit gebied de Diemerscheg ook te worden opgenomen. De OV-bereikbaarheid van de Diemerscheg is een belangrijk aandachtspunt. Die is nu nog minimaal. Dit kan worden toegevoegd in paragraaf 2.6 bij de beleving van het landschap (blz. 36)	De passage over de Diemerscheg is in Versie 3 nu ook opgenomen in hoofdstuk 4.4, de paragraaf over de Oostflank, vanwege de nauwe relatie met de verstedelijking in dit deelgebied (w.o. mogelijke aanleg van de IJmeerlijn) en de landschappelijke verwevenheid met het IJmeer
		3	In hoofdstuk 3 over de toekomstig bestendige systemen komt ook het energiesysteem aan de orde. Daarbij worden vier ontwikkelrichtingen beschreven (blz. 49 en 50) . Het lijkt erop dat in deze ontwikkelrichtingen ruimte wordt geboden voor verstedelijking in de Diemerscheg nabij het energieknooppunt Diemen. Dit is in strijd met de rest van het Verstedelijkingconcept waarin het belang van het openhouden van de scheggen duidelijk is verwoord. De tekst bij het energiesysteem dient hier beter op te worden afgestemd.	Op basis van verder onderzoek zijn de 4 abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Volledig in lijn met de opmerking van de gemeente Diemen is in geen van deze drie scenario's verstedelijking gekoppeld aan energieknooppunt Diemen: de scenario's sluiten aan op ruimtelijke ontwikkelingen uit de MRA Verstedelijkingsstrategie. Wel zijn voor energieknooppunt Diemen 3 mogelijke functies op de kaart gezet variërend in omvang en betekenis. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt.
		4	In het Verstedelijkingsconcept staat dat gekeken wordt naar een nieuwe metroverbinding tussen Almere en Amsterdam via het IJmeer. Aangezien dit een forse doorsnijding betekent van het IJmeer en de Diemerscheg vinden wij het belangrijk dat deze oplossing goed wordt afgewogen tegen andere mogelijke oplossingen via de bestaande verbindingen tussen Amsterdam en Almere. Voor wat betreft het onderzoek naar de aanleg van een IJmeerlijn is voor Diemen cruciaal dat de barrièrewerking hiervan geminimaliseerd wordt en dat de inpassing in de Diemerscheg en in Diemen zelf zeer zorgvuldig plaatsvindt. Dit betekent dat naast een bovengrondse oplossing in ieder geval ook een ondergrondse oplossing op het tracédeel door Diemen dient te worden onderzocht. Bij een bovengrondse oplossing dient te worden uitgegaan van een viaduct om het ruimtebeslag en de barrièrewerking te minimaliseren. Indien de IJmeerlijn er komt kan een metrostation bij de keerlus van tram 19 bij Plantage de Sniep een goede aanvulling zijn op het OV-netwerk aan de oostkant van Amsterdam.	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt tevens nut en noodzaak bezien van een mogelijke combinatie met een wegverbinding.
		5	De IJmeerlijn sluit aan op station Diemen Zuid. De positie van station Diemen Zuid als OV knooppunt in de Zuidoostlob van Amsterdam zal daarmee verder worden versterkt. Daarvoor dient dit station wel een goede aansluiting te behouden op het NS-netwerk als sprinter-station. Dit is ook een belangrijke randvoorwaarde voor de grootschalige woningbouw die bij dit	De huidige functie als sprinterstation Diemen Zuid is mede naar aanleiding van deze opmerking van de gemeente Diemen als zodanig opgenomen op de kaarten van het Verstedelijkingsconcept. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt ook gekeken naar de aanlanding in de Amsterdamse regio.

			station al in gang is gezet. Bij de afspraken voor het deelgebied Zuidflank MRA is dit punt daarom ook specifiek opgenomen (blz. 77). Op de kaartbeelden dient dit sprinterstation daarom als zodanig te worden aangegeven.	
		6	In het onderzoek naar de IJmeerlijn wordt op dit moment de optie van een IJmeerweg meegenomen. In het Verstedelijkingsconcept wordt deze optie niet genoemd. Voor Diemen is van belang dat deze wegverbinding er niet komt omdat dit tot een nog grotere aantasting zal leiden van de Diemerscheg en ook tot grote problemen zal leiden op het onderliggend wegennet.	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt tevens nut en noodzaak bezien van een mogelijke combinatie met een wegverbinding.
		7	Bij het onderzoek naar het aanpassen van de rol van de A10 en de A9 in het hoofdwegennet rond Amsterdam is het belangrijk dat de gevolgen voor het hoofdwegennet in de Zuidoostlob (Diemen, Ouder-Amstel en Amsterdam Zuidoost) goed in beeld worden gebracht en worden meegenomen in de verdere besluitvorming. In dit kader is het vanuit leefbaarheidsoverwegingen van groot belang dat op de A1 en de A10 de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/uur.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Diemen is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek.
		8	Bij het benoemen van de huidige plancapaciteit voor woningbouw in paragraaf 2.2. moet goed worden aangesloten bij de meest actuele opgave. Vanaf 1 mei zijn de actuele cijfers immers beschikbaar. Wij missen uitspraken over de gewenste differentiatie naar prijs en kwaliteit van de woningen.	Uiteraard zijn wij het eens met de gemeente Diemen dat voor woningbouwplannen de meest actuele cijfers gebruikt moeten worden. Voor de plancapaciteit wordt daartoe gebruik gemaakt van de plancapaciteitsmonitor van de MRA, die minimaal een keer per jaar wordt geactualiseerd en door gemeenten zelf wordt ingevuld. Deze cijfers zullen altijd dynamisch zijn. Om die reden wordt ook van de monitor gebruik gemaakt, ook na vaststelling van de Verstedelijkingsstrategie. Voor het opstellen van het Verstedelijkingsconcept hanteren we als peildatum mei 2020. Voor het concept hebben de fluctuaties in cijfers geen invloed. Voor de uitvoering wel. Bij de uitvoering worden de meest recente cijfers uit de plancapaciteitsmonitor wel gebruikt. Met betrekking tot de differentiatie: In de Woondeal hebben Rijk en Regio afgesproken zich in te zetten voor voldoende aanbod in alle segmenten, in het bijzonder voor lage en middeninkomens. Het gesprek over differentiatie naar prijs en kwaliteit wordt gevoerd in deelregio's, met de provincies (in NH via de Woonakkoorden) en in het PHO Bouwen en Wonen.
		9	De bestaande stad blijft onderbelicht. Paragraaf 2.4 Sociaal sterke metropool is nog niet verder uitgewerkt. Gezien het belang van deze ambitie is een nadere analyse en uitwerking benodigd. De kaart op pagina 29 die bij dit onderdeel hoort geeft slechts één van de vele indicatoren weer die deze ambitie in zouden moeten vullen richting sterke wijken, dorpen en steden. Van mogelijke scenario's of gewenste ontwikkelingen voor spreiding van de werkgelegenheid, gewenste woningbouwdifferentiatie of gewenste inzet op het voorzieningenniveau (zorg en welzijn) is nog geen sprake. Wij missen een uitwerking van de handelingsperspectieven die worden genoemd (op blz. 27 en 28).	In lijn met deze opmerking van de gemeente Diemen zijn voor de sociaal maatschappelijke onderwerpen drie handelingsperspectieven opgesteld. De resultaten daarvan zijn opgenomen in versie 3 in onderdeel 3A, meerkernige ontwikkeling met menselijke maat.

		10	In het Verstedelijkingsconcept is er weinig aandacht voor ZZP'ers en thuiswerkers, terwijl dit groepen werknemers zijn die wel veel impact gaan hebben op meerdere aspecten zoals wonen en mobiliteit. Door de toename van het aantal ZZP'ers en thuiswerkers nemen bijvoorbeeld forensenstromen af, is er meer behoefte aan flex-werkplekken dichtbij woonwijken en aan ontmoetings/vergaderlocaties etc.	Het is juist dat in het Verstedelijkingsconcept geen aandacht is voor ZZP'ers in relatie tot bijvoorbeeld mobiliteit. De huidige situatie rondom ZZP 'ers, waarbij onder andere de discussie woedt op het gebied van arbeidsrecht, maakt de structurele effecten en noden op dit moment moeilijk in te schatten.
		11	Ook is er weinig aandacht voor de kantorenparken terwijl die, doordat thuiswerken waarschijnlijk iets blijvends gaat zijn, met meer leegstand te maken kunnen krijgen. Er liggen daarom kansen om meer met de bestaande kantorenparken te doen dan nu het geval is. Bovendien zullen er in de toekomst minder nieuwe kantorenparken nodig kunnen zijn dan voor de corona-crisis werd becijferd. In paragraaf 2.3 staat dat de MRA tot 2040 alle beschikbare harde en zachte plancapaciteit nodig heeft om te voorzien in de behoefte aan bedrijventerreinen, zowel voor nieuwe bedrijven als bedrijven afkomstig van te transformeren terreinen. Die capaciteit is onder andere te vinden in de Zuidflank. Het wordt noodzakelijk gevonden om deze ruimte de komende 20 jaar vast te houden. In het hoofdstuk over de fasering staat dat er korte termijn (voor 2023) een uitgekiende bedrijventerreinenstrategie voor de MRA zal komen met bijbehorende bestuurlijke afspraken. In het Verstedelijkingsconcept zien wij graag duidelijker aangegeven dat deze reservering van plancapaciteit voor bedrijven de aanleg van nieuwe grote bedrijventerreinen betreft. Voor bestaande bedrijventerreinen in de Zuidflank dient er de mogelijkheid te blijven voor gemeenten om een eigen afweging te maken.	Op dit moment zijn de structurele effecten van de Coronapandemie waar de gemeente Diemen aandacht voor vraagt nog moeilijk in te schatten. Aan de actuele data valt vooralsnog niet af te lezen dat er substantieel en structureel minder vierkante meter kantooroppervlak wordt afgenomen. Wel is de inschatting dat op zijn minst de inrichting van kantoren sterk zal veranderen. Wat de economische ontwikkelingen betreft, is zijn aan versie 3 van het concept de strategische lijnen per deelregio toegevoegd.
		12	Voor wat betreft de vestgingsmogelijkheden voor datacenters is het belangrijk dat de MRA datacentercenterstrategie op korte termijn beschikbaar komt en hier voldoende duidelijkheid over geeft richting marktpartijen en gemeenten. Gelet op alle andere ruimteclaims vinden wij een meer terughoudende opstelling voor het MRA-gebied gewenst, waarbij wordt uitgegaan van concentratie in de bestaande drie clusters en een nieuwe vierde cluster in Flevoland.	We onderschrijven de door de gemeente Diemen bepleite terughoudendheid voor de vestiging van nieuwe datacenters conform NOVI. Dat betekent dat hyperscales bij voorkeur aan de randen van Nederland worden gesitueerd. Daarnaast gaat het om geconcentreerde ontwikkelingen zoals de 3 bestaande clusters in de MRA. Een locatie in Flevoland voor een eventuele hyperconnectiviteitshub ten behoeve van datacenters is onderwerp van lokale en regionale besluitvorming. We onderschrijven de ambitie te onderzoeken of en hoe een 4e hyperconnectiviteiteshub in Flevoland kan landen. Het lopende onderzoek van de gemeente Almere naar de mogelijkheid en wenselijkheid van deze hyperconnectiviteitshub en de door de gemeente Almere en de Provincie Flevoland nieuwe, nog op te stellen datacenterstrategie vormen hiervoor de basis.
		13	Bij toerisme wordt de impact van de coronacrisis op het aantal zakelijke bezoeken aan de MRA niet benoemd en waarschijnlijk onderschat. Een stijging van het aantal video-vergaderingen en een blijvende daling van het aantal fysieke bijeenkomsten ten opzichte van voor de coronacrisis is zeer waarschijnlijk	Op dit moment zijn de exacte structurele effecten van de Coronapandemie op dit vlak nog moeilijk in te schatten. Ze vormen wel een aandachtspunt richting uitvoering.
6d	Gemeente Haarlemmermeer	1	Het lijkt erop dat regionaal onvoldoende helder is wat voor precair onderwerp dit in Haarlemmermeer is. Op pagina 9 en 59, 84 en op de kaart op pagina 16 van het Verstedelijkingsconcept MRA van de tweede versie van het	Het standpunt aangaande de strategische reservering van de Houtrakpolder voor havenactiviteiten is duidelijk en tijdens het opstellen van het proces gehoord. Alle partners rond het NZKG hebben in 2013 de visie NZKG 2040 vastgesteld waarbij de gemeente Haarlemmerliede Spaarnwoude niet heeft ingestemd op het punt van de strategische

			Verstedelijkingsconcept MRA wordt de Houtrakpolder in Haarlemmermeer genoemd als strategische reservering voor Havenontwikkelingen. Dit is voor ons onacceptabel. Het is juist dat dit zo omschreven is in de visie Noordzeekanaalgebied 2040 en dat genoemd wordt dat Haarlemmermeer hier een afwijkend standpunt over heeft. Dit is voor ons niet voldoende. Wij willen dat deze reservering vervalt, omdat wij, de gebiedsautoriteit, dit gebied structureel open willen houden. Kortom de Houtrakpolder is niet (meer) beschikbaar voor Havenactiviteiten ook niet als strategische reservering. In een regio waar goed wordt samengewerkt wordt naar elkaar geluisterd en worden elkaars (sterke) wensen gerespecteerd, bij dit onderwerp ervaren wij dat niet en betreuren dat zeer. Wij verzoeken u in de tekst van het Verstedelijkingsconcept MRA hierop aan te passen en aan te geven dat de Hourakpolder in de gemeente Haarlemmermeer niet beschikbaar is voor haven activiteiten. Wij vinden dat uitbreiding van het Westelijk Havengebied van Amsterdam richting de Houtrakpolder niet past bij het open en groene karakter van de oorspronkelijke groene buffer tussen Haarlem en Amsterdam. Onze inzet is op diverse manieren vastgelegd in ons beleid en we hebben dat ook uitgedragen, ook richting de partners in het Bestuursplatform NZKG, waaronder de gemeente Amsterdam. In verschillende documenten is vastgelegd dan wel aangegeven dat de Houtrakpolder open moet blijven en niet beschikbaar is voor havenactiviteiten of voor de ruimtelijke opgaven voortvloeiend uit de Regionale Energie Strategie(RES).	reservering van de Houtrakpolder. In de Verstedelijkingsstrategie wordt gekeken naar de opgaven die op de regio afkomen. Deze opgaven rond onder andere energietransitie, circulaire economie en woningbouw doen zich allen in grotere omvang voor dan 8 jaar geleden werd voorzien en ook in een hoger tempo dan toen kon worden ingeschat. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging of en hoe sprake zou kunnen zijn van veranderend grondgebruik. Wat de Houtrakpolder betreft, houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein. Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040. Letterlijke quote uit het betreffende besluit: "Alvorens het besluit tot de daadwerkelijke aanleg van een haven in de Houtrakpolder wordt genomen, wordt een voorstel hiertoe via een breed samengestelde stuurgroep voorgelegd aan de betrokken bestuurscolleges in het NZKG." Dit betekent dus dat de gemeente Haarlemmermeer als gebiedsautoriteit altijd betrokken is en moet worden bij een dergelijk besluit. In het Verstedelijkingsconcept zijn in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		2	De algemene indruk is dat het stuk goed in elkaar zit en dat de meeste ontwikkelingen op een gunstige manier met elkaar verbonden worden. Complimenten voor de wijze waarop de vele opmerkingen op eerdere versies zijn verwerkt en hoe er met de meeste gemaakte opmerkingen is omgegaan.	De complimenten worden met waardering in ontvangst genomen
		3	Samen met onze (deel)regionale partners willen we vol inzetten op de doortrekking van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp. De plannen voor deze doortrekking zijn in voorbereiding. Door de betere bereikbaarheid van Haarlemmermeer kunnen er 40.000 woningen worden toegevoegd in en rondom Hoofddorp, een ontwikkeling die wenselijk, zo niet noodzakelijk is in de toekomst perspectief van de MRA. Dit betekent dat komende decennia nog eens een middelgrote stad aan Haarlemmermeer wordt toegevoegd. Een opgave van nationaal en regionaal belang. De totale verstedelijkingsopgave is er een waarbij rijk, regio en gemeente de handen ineen moeten slaan. Dit gaat immers om meer dan huizen bouwen en infrastructuur aanleggen alleen. Dit gaat over mensen, samenleving opbouwen, goede voorzieningen,(internationale) economie en hoogwaardige leefomgeving.	De verdere onderbouwing van nut en noodzaak voor het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Hoofddorp wordt via het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid en de aanpak Bereikbare Steden uitgevoerd. In het Nationaal Groeifonds is hiervoor een financiële reservering opgenomen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp in combinatie met de Verstedelijkingsontwikkeling in Hoofddorp wordt onderschreven en is opgenomen in het Verstedelijkingsconcept voor de MRA. In versie 3 onderdeel 3.1 meerkernige ontwikkeling met menselijke maat, zijn handelingsperspectieven opgenomen die bijdragen aan de door Haarlemmermeer genoemde opgaven om naast woningen en infrastructuur, aan samenlevingen te bouwen.
		4		

			De polder ligt in het recreatiegebied Spaarnwoude, da t is ontwikkeld als reactie op de behoefte van de stedelijke bevolking. Naast dagrecreatie wordt het gebied onder meer gebruikt voor grote evenementen. Het recreatiegebied Spaarnwoude maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland en ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers. De Houtrakpolder neemt daar van ongeveer 900.000 bezoekers voor zijn rekening. De natuurwaarde van het gebied is hoog. Wij willen die recreatieve functie en landschappelijke openheid behoud en wijzen daarom elke vorm van havenactiviteit in de Houtrakpolder van de hand. Wij willen zien dat deze wens over ons grondgebied wordt gerespecteerd in de MRA en dat de Houtrakpolder een open en niet verstedelijkte polder blijft die op natuurontwikkeling en recreatie gericht is. Wij menen dat de hele transformatie opgave waar de MRA, het NZKG en de Amsterdamse Haven zich voor geplaatst ziet zodanig moet en kan worden ingevuld dat de bestemming van de Houtrakpolder daardoor niet verandert. Wij verwachten dat deze wens ook uitgangspunt is bij de verdere samenwerking in MRA verband.	Zie het antwoord bij 6 d1: de Verstedelijkingsstrategie houdt vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040 ten aanzien van de Houtrakpolder.
6e	Gemeente Ouder-Amstel	1	We zijn blij dat verschillende van onze eerder ingebrachte punten (zowel via de Redeneerlijn van de AM gemeenten, als via de Raadsledensessie en ambtelijke inbreng) zijn opgenomen in de 2e versie en complimenteren u met al het werk wat al verzet is. Uiteraard zien wij ook nog punten die meer aandacht of verdere uitwerking behoeven.	Wij nemen de complimenten met waardering in ontvangst
		2	Projecten De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en EntradaGemeente: Ouder-Amstel neemt haar verantwoordelijkheid in de grote bouwopgave voor onze regio en heeft een grote bouwambitie met 5000 – 10.000 woningen tot 2030. Een deel hiervan wordt gerealiseerd in samenwerking met Amsterdam. In het Verstedelijkingsconcept staan verschillende bouwlocaties in de metropoolregio genoemd en sommigen krijgen meer urgentie dan anderen. Er zijn bijvoorbeeld voor verschillende grote ontwikkellocaties en Stadsharten al afspraken gemaakt met het Rijk, zoals in het Programma Bereikbare Steden. De ontwikkellocaties in Ouder-Amstel zoals De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en Entrada zijn alleen benoemd onder de kop Amsterdam Zuidoost/ Duivendrecht en de positie en mogelijkheden van de individuele projecten blijven zo onbenoemd. De bolletjes die refereren aan woningaantallen bij de kaartjes (op pagina 22) maken de projecten niet expliciet. De versnellingslocatie in Duivendrecht zoals getoond op deze kaart, omvat niet Werkstad OverAmstel en Entrada. Wij willen deze graag opgenomen hebben onder de versnellingslocatie omdat deze drie projecten gelegen rondom station Duivendrecht onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Wat ons daarnaast opvalt is dat in het Verstedelijkingsconcept op een aantal plekken wel Duivendrecht is opgenomen en op andere niet. Waar met Amsterdam-Zuidoost ook Duivendrecht wordt bedoeld, vragen wij om dat expliciet op te nemen	In versie 3 zijn conform de wensen en opvattingen van de gemeente Ouder-Amstel Werkstad OverAmstel en Entrada opgenomen als versnellingslocaties gekoppeld aan versnellingslocatie Duivendrecht vanwege de onlosmakelijke verbondenheid van de projecten. Tevens hebben wij Duivendrecht in de tekst opgenomen als bij Amsterdam Zuidoost ook Duivendrecht bedoeld is. Een verwijzing naar de gebruikte bron, de plancapaciteitsmonitor van de MRA is tevens opgenomen.

			(bijvoorbeeld op pagina 83). Wij wensen aandacht en positie voor de projecten De Nieuwe Kern, Werkstad en Entrada zodat deze waar nodig ondersteund kunnen worden en in ieder geval niet worden belemmerd. Verder valt het op dat de projecten schematisch staan opgenomen in de kaartbeelden. Wij stellen voor om hierbij te verwijzen naar de monitor plancapaciteit als brondocument voor de projecten. Dan weten we zeker dat ze correct zijn 5overgenomen.	
		3	Knelpunten voor woningbouw: De Verstedelijkingsstrategie heeft als een van de grote onderwerpen woningbouw. Juist hier ligt een grote en ingewikkelde opgave. Daarom bevreemdt het ons dat het adresseren van de knelpunten voor woningbouw niet zijn opgenomen. Wij denken hierbij aan de beperkende regelgeving en specifieke knelpunten voor kleinere gemeenten. Een voorbeeld is de woningbouwontwikkeling bij De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en Entrada, onderdeel van de genoemde vijf kernprojecten binnen de Verstedelijkingsstrategie waarbij gezocht wordt naar een versnelling van de bouwopgave. Aan randvoorwaarden zoals nu gesteld in de Woondeal of andere subsidietrajecten kan door ons als gemeente, ondanks deze enorme bouwopgave, niet worden voldaan.	Ouder-Amstel wijst op de knelpunten bij de woningbouwopgaven. De oplossingen die voor deze knelpunten moeten worden gevonden, zijn echter veelal locatiespecifiek en vragen om maatwerk. Deze passen daarom niet bij het hoofdlijnenkarakter van de Verstedelijkingsstrategie. Het gaat bij die oplossingen om uitvoering, waaraan o.a. via de MRA versnellingsaanpak en Woningbouwpuls invulling wordt gegeven. Overigens worden de knelpunten zelf wel besproken in het derde deel van de Verstedelijkingsstrategie, de investeringsstrategie.
		4	Nieuwe A2 Entree Mobiliteit is een ander belangrijk onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie. In het Verstedelijkingsconcept wordt hiervoor verwezen naar SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid), maar aangezien mobiliteit onlosmakelijk is verbonden aan de verstedelijkingsopgave vragen wij ook hier aandacht voor dit thema. Voor de ontsluiting van het te ontwikkelen gebied in Duivendrecht is een Nieuwe A2 Entree in onderzoek. Dit betreft het afwaarderen van het eerste deel van de A2 (vanaf de Utrechtsebrug tot aan het knooppunt A9). De nieuwe aansluiting van de A2 (kruispunt Van de Madeweg en Johan Muyskenweg) geeft mogelijkheden voor een betere ontsluiting van het te ontwikkelen gebied van De Nieuwe Kern en Werkstad. Binnen SBaB is dit onderzoek gekoppeld aan de ontwikkelingen van Zuidasdok. In de fasering in het Verstedelijkingsconcept staat Zuidasdok genoemd. Wij wensen dat bij deze fasering ook de Nieuwe A2 Entree expliciet moet worden opgenomen.	In lijn met deze opmerking van de gemeente Ouder-Amstel is in Versie 3 de Nieuwe A2 Entree opgenomen als onderdeel van de integrale ontwikkeling in Amsterdam Zuid-Oost/Duivendrecht en in bijbehorende fasering. Het Rijk-regio Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. Er wordt intensief afgestemd tussen de Verstedelijkingsstrategie en SBaB.
		5	Aanvulling op verrommeld glastuinbouwgebied: Wij zien de verrommeling zoals wij hebben benoemd in de AM reactie niet alleen bij de kassen, maar ook in breder opzicht in het landelijk gebied. Daarom willen wij het opruimen van verrommeld glas graag uitbreiden naar de noodzaak voor een bredere kwaliteitsimpuls.	Het vraagstuk over verrommeling in het landelijk gebied is in brede zin is opgenomen in de tekst in hoofdstuk 3.2, groenblauw netwerk. Het gaat daar o.m. om het versterken van landschappen en een kwaliteitsimpuls voor landschappen met bijzondere waarden. Sanering van tuinbouwkassen is een hardnekkig probleem dat ook afzonderlijk benoemd dient te worden. Tevens is het geagendeerd als onderdeel waarop mogelijk afspraken kunnen worden gemaakt in het Verstedelijkingsakkoord dat aan de Verstedelijkingsstrategie wordt gekoppeld.
6f	Gemeente Uithoorn	1	Wij onderschrijven het belang van de Verstedelijkingsstrategie, en zien het als een instrument om samen een gezamenlijke ruimtelijke strategie van de MRA en het Rijk uit te zetten. De	Wij waarderen de duidelijke ondersteuning door de gemeente Uithoorn van de hoofdambitie in de Verstedelijkingsstrategie.

			gemeenteraad van Uithoorn sluit zich aan bij de ambitie voor de MRA die uit het document blijkt; (door)ontwikkelen tot duurzame meerkernige metropoolregio van grote klasse, die sociaal en economisch sterk is, met menselijke maat. Ook wij kennen in onze gemeente grote en complexe uitdagingen op het gebied van wonen, mobiliteit, werken, verduurzaming, landschap en leefbaarheid, in een gebied waar de ruimte voor deze opgaven zeer beperkt is. Dat dit keuzes vereist, op ieder schaalniveau, is zonneklaar. Wij maken deze keuzes graag in overleg met andere overheden en stakeholders.	
		2	Potentie van de Stelling van Amsterdam voor grote opgaven Op het gebied van landschapsontwikkeling ligt de focus in de zuidflank voornamelijk op de scheggen (de Diemerscheg, Amstelscheg, ontwikkeling van de Westeinderscheg). Op het kaartbeeld 'Waardevol en verbinden landschap' (p.37) staan zij genoemd onder 'aan de slag'. De raad van Uithoorn is positief over de manier waarop er naar deze landschappen wordt gekeken. Er is druk op deze ruimten vanuit verstedelijking, en er zijn uitdagingen zoals bodemdaling. Maar ze kunnen ook bijdragen aan opgaven zoals klimaatadaptatie, energietransitie, natuur, ecologische en recreatieve verbindingen en toerisme. Samen kan er een integraal perspectief ontstaan, dat door gebieds-ontwikkeling dit erfgoed en de beleving daarvan versterkt. Lokaal zijn wij daar in Uithoorn mee bezig: er wordt gekeken naar een groene recreatieve verbinding tussen de Westeinderplassen en de Amstel, onder andere via de Vuurlijn — het gedeelte van de Stelling van Amsterdam dat over ons grondgebied loopt. Wij zien in dit gebied ruimte voor de opgaven die op de gemeente afkomen, en de potentie om een verbinding van regionaal belang te vormen. Wij zouden dit graag in het verstedelijkingsconcept terug zien, en gaan hierover (ambtelijk) graag met u in gesprek	We zijn het met de gemeenteraad van Uithoorn eens dat het belangrijk is cultureel erfgoed te behouden en versterken en daarbij een koppeling te zoeken met andere opgaven die hier goed aan kunnen worden verbonden. In het Verstedelijkingsconcept is daartoe in algemene zin een zinsnede opgenomen in hoofdstuk 3.2, groenblauw netwerk en specifiek in de paragraaf over de multifunctionele ‘Groene Zones’. Vuurlijn wordt opgenomen in de gebiedsparagraaf over de Zuidflank. Tevens stellen we voor te onderzoeken waar dit leidt tot regionale of Rijks- regionale afspraken in de uitvoering. Mogelijke afspraken hierover kunnen worden opgenomen in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.
		3	Knelpunten voor woningbouw: Voor het realiseren van de woningbouwopgaven (tot 2030 175.000 nieuwe woningen in de MRA) ligt de focus van het Verstedelijkingsconcept voornamelijk op grote ontwikkelingen, de zogenaamde stadsharten. Daarnaast wordt er gekeken naar grote ontwikkellocaties. Er moet echter ook aandacht zijn voor kleinere gemeenten met woningbouwopgave op de middellange termijn en lange termijn (na 2030). Vanwege de leefbaarheid in dorpen, om de doorstroom van doelgroepen te bevorderen, etc. Om de woningbouwproductie op gang te houden is het van belang om hier nu al in te investeren. De nieuwe locaties zijn in vergelijking tot het verleden veelal ingewikkelder om te ontwikkelen, en de gemeentelijke budgetten om in te zetten beperkt. U geeft aan dat beleid voor ruimtelijke ontwikkeling per definitie te maken heeft met onzekerheid, en dat ruimtelijke programma's voortdurend moeten worden herijkt en aangepast aan ontwikkelingen die nu nog onzeker zijn. U stelt daarom voor om een monitoringssysteem te verbinden aan de	We onderschrijven het dynamische karakter van de ontwikkeling van woningbouwlocaties waar de gemeente Uithoorn op wijst. Aan de Verstedelijkingsstrategie wordt een Verstedelijkingsakkoord verbonden. Hierin worden naast het vaststellen van een gezamenlijk verhaal in de vorm van het Verstedelijkingsconcept ook afspraken gemaakt richting uitvoering van gezamenlijke ambities en hoe we daar de komende jaren gezamenlijk aan werken. Onderdeel in het gezamenlijk werken aan ambities is het monitoren waar we wanneer ontwikkelen. Hierbij wordt ook ruimte ingebouwd voor actualiseringen bijvoorbeeld in de woningbouwplannen. Daarmee geven we invulling aan de reactie van Uithoorn over het dynamische karakter van woningbouwopgaven. Een en ander wordt beschreven in hoofdstuk 5, Van concept naar uitvoering.

			verstedelijkingsstrategie (p.3). Wij herkennen dit dynamische proces en vragen daarom, om bij het opstellen van dit systeem ook rekening te houden met ontwikkelingen die wel aan de randvoorwaarden voldoen, maar in de besluitvorming nog niet zover zijn dat zij mee kunnen worden genomen in deze versie van het verstedelijkingsconcept. Wanneer er, bijvoorbeeld in het kader van de gemeentelijke Omgevingsvisie, wel besloten is over een project, zouden wij graag de mogelijkheid hebben deze voor te dragen om opgenomen te worden in de strategie, zodat deze eventueel kan meelopen in de BO-MIRT cyclus.	
		4	Situatie Leefomgeving rond Schiphol: In aanvulling op de hierboven ingebrachte AM-reactie omtrent Schiphol stelt de gemeenteraad van Uithoorn dat zijn standpunt met betrekking tot de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol, zoals weergegeven in een raadsbrede motie "Minder vliegen is minder hinder" van 4 maart 2021 nog onveranderd is. Hierin wordt aangegeven dat de raad van Uithoorn van mening is dat minder hinder echt alleen mogelijk is door minder vliegbewegingen.	De genoemde motie van de raad van Uithoorn over leefbaarheid in de omgeving van Schiphol valt buiten de reikwijdte van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. De discussie over de luchtzijdige kant van de ontwikkelingen van Schiphol wordt niet via de Verstedelijkingsstrategie MRA maar via het proces van de Luchtvaartnota gevoerd. Wel spreken Rijk en regio af een gezamenlijke integrale gebiedsuitwerking voor Schiphol en omgeving te maken waarin een integrale afweging wordt gemaakt over het verbeteren van de leefkwaliteit en een robuuste ontwikkeling van de luchthaven.
7	Deelregio Almere-Lelystad/Oostflank	1	In brede zin kunnen wij ons vinden in de inhoud van dit concept. Het heeft een heldere opzet. De bijzondere aandacht voor landschap en de systeemlagen mobiliteit, ecologie, water en energie onderschrijven wij.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers en de opzet. We waarderen deze ondersteuning.
		2	Wij onderstrepen het beeld van een evenwichtige meerkernige metropool, waarin niet alleen ruimte is voor wonen, maar ook voor werken en recreëren. Wij bouwen aan een samenleving. Een betaalbare woningmarkt voor alle doelgroepen die de MRA samen tot een succes maken, is daar bij voor ons een belangrijke randvoorwaarde. In de 'Metropool van grote klasse met menselijke maat ' ligt een grote opgave om de sociaal-maatschappelijke veerkracht in de samenleving te versterken. Hoe de verstedelijking ten dienste staat aan deze opgave is nog onvoldoende uitgewerkt. Naast een menselijke maat een hoge leefkwaliteit, gecombineerd met een internationale oriëntatie.	Mede naar aanleiding van deze reactie van de Oostflank MRA zijn voor de sociaal maatschappelijke onderwerpen drie handelingsperspectieven opgesteld. De resultaten daarvan zijn opgenomen in versie 3 in onderdeel 3A, meerkernige ontwikkeling met menselijke maat.
		3	De MRA is feitelijk een nationaal (mobiliteits)knooppunt. De meervoudige ontsluiting van dit nationale knooppunt is niet alleen voor het rijk maar ook voor ons van groot belang. Indien de verbinding naar het noorden wordt versterkt, dient er rekening mee te worden gehouden dat de IJmeerverbinding extra capaciteit op een verbinding naar het noorden biedt.	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding inclusief capaciteitsafwegingen en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten van een IJmeerverbinding op het bestaande spoornetwerk.
		4	De Oostflank is een belangrijk onderdeel van de MRA. Er wordt veel gebouwd en er is veel ruimte om te bouwen (deels ook om tegemoet te komen aan de eigen woningbehoefte). Zo is het programma RRAAM/Almere2.0 en Lelystad NextLevel volop in uitvoering. De aandacht voor een veerkrachtige, schone en inclusieve economie waarderen wij, zeker ook in verband met de inzet op versterking van de stadsharten en de versterking van de economische profielen van Almere en Lelystad. De inzet opstuwende werkgelegenheid, een krachtige human capital agenda en onderwijs is voorwaarde voor succesvolle	We zijn het eens met de opmerkingen van de Oostflank MRA over het economisch profiel en het economisch potentieel. In Versie 3 zijn de door de regio opgestelde strategische lijnen voor economische ontwikkeling nu ook toegevoegd. De BO MIRT afspraak wordt inmiddels uitgevoerd. Mogelijke vervolgafspraken tussen Rijk en regio over dit onderwerp richting uitvoering kunnen worden opgenomen in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.

			ontwikkeling van de steden en behoeft versterkte inzet van rijk en regio? Daarbij benadrukken we het belang van de vorig jaar tijdens het bestuurlijk overleg MIRT gemaakte afspraak over het versterken van het kennisprofiel van Almere en de kansen die de luchtvaart en de logistiek hebben voor het kennisprofiel van Lelystad? Kortom, de Oostflank is een gebied met veel economisch groeipotentieel.	
		5	Verstedelijkingsstrategie ondersteunt afspraken Handelingsperspectief Oostflank en Lelystad NextLevel. Het is van belang te concluderen dat Rijk-regioprogramma's zoals het Handelingsperspectief Oostflank en Lelystad NextLevel bouwstenen zijn voor deze Verstedelijkingsstrategie. Deze programma's zijn nog volop in ontwikkeling en leiden in de komende tijd tot afspraken met lokale, regionale en Rijkspartners. Wij benadrukken dat afspraken die in het kader van de Verstedelijkingstrategie worden gemaakt in het verlengde liggen van de afsprak en die vla deze programma's worden gemaakt, dan wel deze afspraken versterken.	Terecht wijst de Oostflank MRA erop dat de genoemde bestaande Rijk-regio gebiedsprogramma's als bouwstenen dienen voor het Verstedelijkingsconcept en de afspraken in elkaar verlengde moeten liggen. Er wordt daarom expliciet aandacht aan besteed aan hoe verschillende trajecten zich tot elkaar verhouden.
		6	Versnelling woningbouw Almere en Lelystad. De woningbouwopgave in de MRA is groot en urgent. Almere (2e bouwgemeente van de MRA) en Lelystad kunnen en willen daar een belangrijke bijdrage aan leveren. En we zijn bereid in te zetten op versnelling van de woningbouw, met in achtneming van onze kernwaarden voor verstedelijking: leefbaarheid, betaalbare woningen, banen, goede voorzieningen en bereikbaarheid. Immers, we bouwen niet alleen woningen, maar een stedelijke samenleving. De bereikbaarheid van de Oostflank via alle vervoersmodaliteiten dient van een uitstekend niveau te zijn wanneer de regio verder voorziet in de regionale woningbehoefte. Een IJmeerverbinding is daar voor een randvoorwaardelijke toevoeging. De capaciteit van alle vervoersmodaliteiten dient ten minste gelijk op, maar beter nog, vooruit te lopen op de verstedelijkingen de ontwikkeling van de stedelijke samenleving. Zowel ruimtelijk als in de tijd. Ook aandacht voor een nachtnet is daarbij van belang.	We onderschrijven dat het bij Verstedelijking niet alleen gaat om het bouwen van woningen maar om het bouwen aan samenlevingen met alle randvoorwaarden die daarbij horen waaronder een goede bereikbaarheid. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). De regio is daarbij intensief betrokken.
		7	Wat de fasering betreft zijn de afspraken van het bestuurlijk overleg MIRT van november 2020 voor ons leidend: tot 2030 prioriteit bij het versnellen van woningbouw en noodzakelijke randvoorwaarden in de 7 stadsharten (waaronder die van Almere en Lelystad) en de 5 grote ontwikkellocaties (waaronder AmsterdamBayArea/AlmerePampus). Dit is een aanscherping van de afspraak die bij BO Leefomgeving van juni 2020 was gemaakt over prioriteiten voor verstedelijking in de MRA en die ook terugkomt in de tekst van de Verstedelijkingsstrategie. 'Concreet moet er op veel plekken binnen de MRA vol op worden gebouwd. In tegenstelling tot de suggestie die de afspraak van BO Leefomgeving wekt, is de Oostflank volgens ons de sleutel in de woningbouw- en noodzakelijke versnellingsopgave. De Oostflank is onlosmakelijk onderdeel van	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de fasering van stedelijke ontwikkelingen in de MRA.

			de internationale corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad airport.' In de komende periode moeten Rijk en regio met urgentie daar om voor de Oostflank een aantal cruciale besluiten nemen, zoals over de vorm van de IJmeerverbinding en de voorbereidingen voor Almere Pampus. Daarbij melden we nog eens dat de ontwikkeling van Pampus als krachtige woon- en werklocatie zonder volwaardige IJmeerverbinding geen optie is. En dat ook de autobereikbaarheid en fietsverbindingen daarbij op orde dient te zijn, waarbij alle opties -inclusief een IJmeerweg-onderzocht dienen te worden."	
		8	In de tekst over fasering tot 2030 vragen we -naast de Inzet op de ontwikkeling van het stadshart van Lelystad- aandacht voor uitbreiding in Lelystad Zuid (Warande), de versterking van de bestaande stad (w.o. Lelystad Oost, onderdeel van Programma Leefbaarheid en Veiligheid van BZK) en de ontwikkeling van de Kustzone Inclusief bovenregionale voorzieningen zoals vrijetijdseconomie, stedelijk wonen en natuurontwikkeling. Alleen onder de voorwaarde dat er een juiste mix van woonmilieus wordt ontwikkeld kan versnelling van de woningbouwopgave in Lelystad plaatsvinden. De woningbouw- en transformatieopgave dient een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke "sterke schouders" en aan" extraschouders" in de stad. "Opnieuw eenzijdige woningbouwontwikkeling leidt onherroepelijk tot herhaling van problemen uit het verleden. In de periode na 2030 zijn voor de groeien leefbaarheid van Lelystad een station Lelystad Zuid en de bochtafsnijding N23/A23 (de doorgaande route Alkmaar-Zwolle) van belang. Het verkeer vanuit Enkhuizen richting Flevokust haven door Lelystad wordt daarmee voorkomen. Daarnaast is een aantakking van het spoor op Flevokusthaven voor een multimodale logistieke hub gewenst. Bij de aanleg van een Lelylijn vinden wij een intercity-stop op station Lelystad vanzelfsprekend.	We zijn het volledig eens met de visie van Oostflank MRA dat de ontwikkelingen van stadsharten en locaties als Lelystad Zuid niet een eenzijdige woningbouwontwikkeling, maar een gemengde ontwikkeling moet zijn. Vraag en aanbod op de markt zijn vervolgens bepalend voor de fasering van deze ontwikkeling. Die marktontwikkeling zal de komende jaren gezamenlijk gemonitord worden, om de beoogde functiemenging te kunnen bewaken. Mogelijke ingrepen in de bereikbaarheid na 2030, die passen bij de ontwikkeling van Lelystad, zullen op termijn geagendeerd moeten worden op het BO MIRT Noordwest.
		9	Flevoland -Gooicorridor: In Versie 2 staat onder 'mobiliteit' dat naast de hoofdkeuzes voor wegen openbaar vervoer de opgaven op specifieke corridors zoals Almere-Utrecht en de Gooicorridor "met lokale maatregelen kunnen worden opgelost". Dit is geenszins het geval. We verwijzen in dit verband naar de uitkomsten van het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland&Flevoland uit 2019. In dit toekomstbeeld zijn ingrijpende maatregelen opgenomen. Momenteel loopt er een MIRT-verkenning naar de aanpak van knelpunten op de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. In de toekomst krijgen meerdere wegdelen van de A27 met knelpunten te maken. In dit verband zien wij graag terug dat de reservering die thans bestaat, in stand wordt gehouden voor een Stichtselijn van Almere naar Utrecht. De Intercity-of gelijkwaardige verbinding tussen Utrecht en Almere is niet alleen belangrijk voor de ontwikkeling van de Gooi-corridor maar ook voor de MRA als regionaal en nationaal knooppunt.	Het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. In dat kader is in het BO MIRT van najaar 2020 afgesproken te starten met een MIRT-verkenning A27 Almere-knooppunt Eemnes. Voor het spoor zijn het OV Toekomstbeeld en de gemaakte afspraken over OV SAAL leidend.

		10	Nieuwe vormen van beheer, preventieve aanpak bestaand stedelijk gebied: jonge steden zoals Lelystad en Almere staan aan de vooravond van een heel nieuwe intensieve periode. Naast groei is dóórontwikkeling noodzakelijk. Daarbij mag het beheer van het bestaande niet worden vergeten. Net als in andere steden, is er aandacht nodig voor beheer, waarbij rekening moet worden gehouden met de leeftijdsopbouw van de wijken en het karakter van deze jonge steden (in verhouding kwalitatief goede woningvoorraad en leefomgeving). Beheer moet zich daarbij niet alleen richten op problemen op fysiek en/of sociaal terrein na dat ze zich manifesteren en er eenmaal zijn. Het Is juist nodig dit vroegtijdig aan te pakken, dan wel preventief. Steden zoals Almer een Lelystad zijn jonge steden waarde onderhouds- en beheer opgave zich ook meer dan in de oude steden massiever gaat voordoen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie pleiten wij er voordat er tussen Rijk en regio nieuwe vormen van beheer voor deze voormalige groeikernen worden uitgewerkt.	Het is terecht dat de Oostflank MRA de aandacht vestigt op de beheer- en onderhoudsopgaven in voormalige groeikernen. In de tekst van Versie 3 van het verstedelijkingsconcept is daar nu in hoofdstuk 3.1 een zinsnede aan gewijd. Dit onderwerp wordt later ook besproken in het kader van te maken afspraken als onderdeel van het Verstedelijkingsakkoord dat verbinden is aan de Verstedelijkingsstrategie.
		11	De Oostflank een gezonde en groene leefomgeving. De Oostflank heeft unieke landschappen en wateren die een nog grotere betekenis kunnen krijgen (Nationaal Park Nieuw Land, IJmeer als waterpark voor de MRA). De steden hebben attractieve groene suburbane woonwijken die door de bewoners worden gewaardeerd. Almere en Lelystad gaan ook bij de verdere ontwikkeling van de steden voor groene verstedelijking. Ons groen groeit mee met de verstedelijking. De groene scheggen en buffers van Almere en de polycentrische structuur zijn een kernwaarde van onze steden. Zo profileert Lelystad zich als Hoofdstad van de Nieuwe Natuur. Binnen de MRA biedt de Oostflank een gezonde en groene leefomgeving, in tegenstelling tot grote delen van de MRA die te maken hebben met een minder gezonde leefomgeving. Wij menen dat de kansen die de Oostflank op dit vlak biedt sterker In de Verstedelijkingsstrategie, en de keuzes die daarin worden gemaakt, zowel qua stads- als natuurontwikkeling, duidelijker terug mogen komen.	We herkennen het profiel van een gezonde en groene leefomgeving in de Oostflank van de MRA. Dit komt ook naar voren uit de analyse die we door het RIVM hebben laten opstellen op dit punt. Tegelijkertijd is het noodzakelijk, zoals de Oostflank MRA in haar brief eerder ook heeft gesteld, dat de economische potenties van de Oostflank worden benut. Ontwikkeling van de economie met groei van circulaire bedrijvigheid en Lelystad Airport heeft een onmiskenbaar positief effect op de werkgelegenheid en het economisch vestigingsklimaat. Ook kan Lelystad Airport bijdragen aan het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol. Tegelijkertijd hebben dergelijke ontwikkelingen ook een (plaatselijke) invloed op de leefomgeving. De gezonde leefomgeving van de Oostflank is een grote kwaliteit. In de verdere ontwikkeling van de Oostflank zal de balans tussen deze kwaliteit van de gezonde leefomgeving en economische belangen zorgvuldig bewaakt moeten worden. Activiteiten die worden toegevoegd bijvoorbeeld voor circulaire economie, zijn in het verstedelijkingsconcept op een selectief aantal plekken aangegeven in lijn met door gemeenten en provincies aangemerkte bedrijventerreinen.
		12	Verwevenheid stad en landschap in Lelystad en Almere Wij hebben onze waardering uitgesproken voor de aandacht voor het landschap en ecologie. Waar het gaat om de inhoud op deze thema's, kan de kwaliteit van Flevoland krachtiger voor het voetlicht worden gebracht. In woord en kaartbeeld moet sterker tot uitdrukking komen wat in Flevoland de kwaliteiten en opgaven van het landschap zijn. Concreet gaat het om de groenblauwe opzet van Lelystad en Almere en de daarmee samenhangende woonkwaliteit, de bestaande Flevolandse bossen en de rol die ze spelen als recreatie/rustgebied, de Bossenstrategie en nieuwe ecologische verbindingen in het stedelijk gebied.	In lijn met deze reactie is de samenhang in ontwerp en ontwikkeling stad-landschap expliciet benoemd in de paragraaf kernkwaliteiten. Nieuwe ecologische verbindingen in stedelijke gebied zijn (op de kaart) opgenomen als ‘aanleg groene zones’. Gelet op het hoofdlijnenkarakter van de Verstedelijkingsstrategie MRA zijn kansen voor de Flevolandse bossen voortvloeiend uit de nationale bossenstrategie in algemene zin benoemd.

		13	Samenhangende uitwerking energiesysteem, inclusief Waterstof, Warmte en CO2 In het licht van het streven naar duurzaamheid en robuustheid van de energievoorziening missen wij een samenhangende uitwerking met naast aandacht voor elektriciteit ook aandacht voor waterstof (ook transport en mogelijke aanlanding in Flevokusthaven), warmte (in verband met geothermie en restwarmte) en CO2 (onder meer gebruik van 'oude' gasleidingen naar opslag).	Op basis van verder onderzoek zijn in Versie 3 de vier eerdere abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur.
		14	Keuzevraagstuk 4e hyperconnectiviteitshub is onderwerp van provinciale en lokale besluitvorming Het is goed om nogmaals te benadrukken, zoals de Verstedelijkingsstrategie ook al wel stelt, dat een locatie in Flevoland voor een eventuele hyperconnectiviteitshub ten behoeve van datacenters onderwerp is van lokale en regionale besluitvorming. We onderschrijven de ambitie te onderzoek en of en hoe een 4e hyperconnectiviteiteshub in Flevoland kan landen. Het lopende onderzoek van de gemeente Almere naar de mogelijkheid en wenselijkheid van deze hyperconnectiviteitshub en de door de gemeente Almere en de Provincie Flevoland nieuwe, nog op te stellen datacenterstrategie vormt hiervoor de basis. In de Verstedelijkingsstrategie is iedere concrete locatiekeuze prematuur.	Flevoland staat positief tegenover een 4e connectiviteitshub. De Provincie onderzoekt samen met lokale overheden waar en hoe dit kan landen. Het lopende onderzoek van de gemeente Almere naar de mogelijkheid en wenselijkheid van deze hyperconnectiviteitshub en de door de gemeente Almere en de Provincie Flevoland nieuwe, nog op te stellen datacenterstrategie vormen voor de verstedelijkingsstrategie de basis op dit onderwerp.
		15	Keuzevraagstuk Extra 380kV tracé Bij de toekomstige energievoorziening in de MRA is sprake van een mogelijk nieuw 380kV-tracé als keuzevraagstuk. Momenteel vindt al een verzwaring plaats van de bestaande 380kV-leidlng die door Flevoland loopt en dwars door het stedelijk gebied van Almere. Mocht een nieuw380kV-tracé nodig zijn in de MRA, dan dient rekening te worden gehouden met verstedelijking in Flevoland. Wij vinden het belangrijk dit vanuit de Verstedelijkingsstrategie MRA aan het ministerie van EZK mee te geven.	Zoals aangegeven in reactie op punt 13 van de reactie van de Oostflank MRA zijn nu drie scenario's voor energiesystemen uitgewerkt. Daarbij is een aantal onmisbare elementen geanalyseerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland. Onderdeel daarvan zijn ook de mogelijke 380KV tracé's. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3C, systemen van de toekomst. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur (EHS). Vanuit de Verstedelijkingsstrategie is aan het programma EHS, de wens en opvatting vanuit de Oostflank MRA aangegeven om te betrekken bij de afwegingen over mogelijke nieuwe tracés voor een 380KV.
		16	Keuzevraagstukken Noordzeekanaalgebied en Schiphol in relatie tot mogelijkheden in de Oostflank De keuzevraagstukken voor het Noordzeekanaalgebied, de haven van Amsterdam en de omgeving Schiphol zijn taaie vraagstukken. Hier kan de Oostflank een oplossing bieden. Openstelling van Luchthaven Lelystad voor vakantievluchten geeft mogelijkheden om een deel van de problematiek rond Schiphol te verlichten. Daarnaast is er rond Lelystad ruimte te vinden voor logistieke bedrijvigheid. Lelystad Airport en Flevokust Haven als multimodaal knooppunt zijn de motor voor de economische ontwikkelingen. Waar het gaat om de ruimte voor wonen of	De Oostflank van de MRA wordt nadrukkelijk meegenomen in de zoektocht naar ruimte voor bedrijven en benutten van economische kansen voor de Oostflank. Uiteraard is het de bedoeling dat bedrijven voor wie Flevoland een alternatief kan zijn, het economisch profiel van de Oostflank zo veel mogelijk versterken. We herkennen het genoemde *unique sellingpoint* van de Oostflank van de MRA. Dit komt ook naar voren uit de analyse die we door het RIVM hebben laten opstellen op dit punt. Tegelijkertijd is het noodzakelijk, zoals in de brief van de Oostflank eerder is gesteld, dat de economische potenties van de Oostflank worden benut. Ontwikkeling van de economie met groei van circulaire bedrijvigheid en Lelystad Airport heeft een onmiskenbaar positief effect op de werkgelegenheid en het economisch vestigingsklimaat. Ook kan Lelystad Airport bijdragen aan het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol. Tegelijkertijd hebben dergelijke ontwikkelingen ook een

			voor bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied of in de haven van Amsterdam, kan de Oostflank met bedrijventerreinen zoals De Vaart en Flevokust Haven kansen en schuifruim te bieden als alternatief voor bedrijven van elders. Voorwaarde is dat dergelijke bedrijven en functies (zoals de energiehub) het economische profiel van de Oostflank versterken, er veel directe en indirecte arbeidsplaatsen mee gemoeid zijn en een duurzame bedrijfsvoering hebben. Om de kwaliteiten de leefbaarheid van de regio te behouden (onze unique sellingpoint), zijn overlast en hinder op de directe omgeving ongewenst.	(plaatselijke) invloed op de leefomgeving. De gezonde leefomgeving van de Oostflank is een grote kwaliteit. In de verdere ontwikkeling van de Oostflank zal de balans tussen deze kwaliteit van de gezonde leefomgeving en economische belangen zorgvuldig bewaakt moeten worden. Activiteiten die worden toegevoegd bijvoorbeeld voor circulaire economie, zijn in het verstedelijkingsconcept op een selectief aantal plekken aangegeven in lijn met door gemeenten en provincies aangemerkte bedrijventerreinen.
3d	Gemeente Heemstede	1	Wij onderschrijven de centrale gedachte achter de Verstedelijkingsstrategie van een polycentrische ontwikkeling. De MRA bestaat uit veel verschillende en krachtige kernen, die elkaars kwaliteiten versterken. Ze liggen in een landschap dat al even gevarieerd is. Iedere partner brengt daarbij zijn eigen kwaliteit in. Zo bezien is het goed om te constateren dat naast de inzet op woningbouw, een goede verdeling van werkgelegenheid in de MRA en balans in woon- en werklocaties, ook wordt nagedacht hoe de MRA leefbaar blijft met aandacht voor duurzaamheid, klimaatadaptatie en landschap. Dit sluit goed aan op de ambities die Heemstede met betrekking tot de regio Zuid-Kennemerland heeft en de positie van Zuid-Kennemerland in de MRA. Vanuit dit perspectief en met inachtneming van de inzet van de regio, zoals deze is vastgelegd in documenten als de Zuid-Kennemer agenda, het ontwikkelperspectief voor de Binnenduinrand en de regionale Bereikbaarheidsvisie, hebben wij het voorliggende Verstedelijkingsconcept beoordeeld.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers. We waarderen deze ondersteuning en het is goed te lezen dat het direct aansluit op de ambities van de gemeente Heemstede.
		2	Voor de toekomst heeft de raad van Heemstede uitgesproken dat groen, natuur en ruimte voor rust(recreatie) gebied belangrijke functies zijn, die even belangrijk als woon- en werkfuncties zijn. Heemstede fungeert in toenemende mate als toegangspoort tot de natuurgebieden in de Binnenduinrand en de MRA en vervult hierbij de functie van een duurzame, groene, historische en recreatieve oase. De door de raad aangenomen motie 'Heemstede; Groene Oase in de MRA/Binnenduinrand', waarin deze positionering nader is toegelicht, is als bijlage bij de zienswijze gevoegd. Daarbij past geen grote Verstedelijkingsambitie, de bijdrage van Heemstede aan de woningbouwopgave is afgelopen decennia geleverd.	Het Verstedelijkingsconcept is in lijn met de uitspraken van de gemeenteraad van Heemstede. In Heemstede staat geen grootschalige verstedelijkingsambitie geprojecteerd. Uitgegaan wordt van door de gemeente zelf aangedragen initiatieven voor woningbouw zoals opgegeven in de plancapaciteitsmonitor MRA. Tegelijkertijd hebben we door opname van Nationale Parken Nieuwe Stijl, verbinding proberen te leggen met de ambities van de gemeente in de Binnenduinrand waarbij natuur, recreatie, historisch erfgoed en gebieden om rust te vinden, een plek krijgen.
		3	Het verbeteren van de bereikbaarheid is voor Heemstede een van de belangrijke randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de regio Zuid-Kennemerland. Alle vervoerwijzen (auto, OV en fiets) zijn daarbij van even groot belang. De vervoerwijze(n) die voor een maatregel het beste resultaat biedt of bieden, moeten voor die maatregel in beeld komen. De ontwikkeling van de OV-knooppunten wordt in de Verstedelijkingsstrategie goed geagendeerd. Het is goed om te constateren dat station Heemstede-Aerdenhout op de kaart (blz	Alle modaliteiten zijn van belang in het MRA netwerk. Als MRA partners werken we aan de mobiliteitstransitie richting fiets en OV voor de doorstroming van de bestaande wegen en voor een gezonde leefomgeving in dorpen en steden. Het toekomstig functioneren van de N201 wordt in de netwerkstudie, het Multimodaal toekomstbeeld verder uitgewerkt en voor de deelregio's fijnmaziger in kaart gebracht.

			54.) voor de ontwikkelrichting van het mobiliteitssysteem van de MRA als Intercitystation is aangeduid. De HOV-as Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp is gedeeltelijk (als onderdeel van andere verbindingen) wel aangeduid, maar wij missen deze verbinding als geheel op de genoemde kaart. In het Verstedelijkingsconcept wordt de problematiek rond de N201 alleen geadresseerd in de context van de uitbreiding van de ring rond Amsterdam. Wij verzoeken u deze problematiek ook in de context van de leefbaarheid in de Westflank te bezien. In het bijzonder wordt daarbij gedacht aan een extra oost-westverbinding, die een substantiële bijdrage kan leveren aan de nu al te grote verkeersdruk op de N201. Een verkeersdruk die nog wordt vergroot door de substantiële woningbouwambitie voor de Westflank van Haarlemmermeer.	
		4	Gezien de forse woningbouwopgave voor een al sterk verstedelijkte regio, is het van groot belang dat de natuurwaarden en de openheid die er tussen de kernen aanwezig is, wordt gekoesterd. Heemstede zet voor het eigen grondgebied en voor de gehele Binnenduinrand in op behoud en versterking van deze waarden, van volbouwen van het buitengebied kan geen sprake zijn. Tegelijkertijd komen deze waarden steeds meer onder druk te staan dor de groeiende recreatiebehoefte. De groei in recreatie en toerisme heeft niet alleen een groeiende economische impact, maar ook effect op de ruimte, op de natuurwaarden en landschappelijke kwaliteit en op de leefkwaliteit van de inwoners. Voor de Coronacrisis was er sprake van een hoge groeiverwachting van het aantal (internationale) toeristen. Nu leidt de groei van het aantal woningen, aantal inwoners en bannen ook tot een groei van de recreatiebehoefte, zowel in de steden als in het buitengebied. In het Verstedelijkingsconcept wordt hier al de nodige aandacht aan besteed. De bevestiging van de ecologische verbindingszone van de duinen naar het achterland, met de gewenste recreatieve fietsverbinding naar de kust als koppelkans en de vergroting van het Nationale Park en de doorontwikkeling van het recreatiegebied Spaarnwoude bieden goede kansen om zowel de in de regio aanwezige natuurwaarden te beschermen als de recreatieve druk te verminderen door deze meer over de hele MRA te spreiden. Naar mate de verstedelijking toeneemt is het des te belangrijker te investeren in natuur en recreatie. Dit is bij uitstek een bovenlokale opgave en het is goed dat zowel de investeringskant als de beheerkant in de verstedelijkingsstrategie worden geagendeerd. Minder duidelijk is echter nog tot welke concrete acties dit gaat leiden. In de verstedelijkingsstrategie is hiervoor meer aandacht gewenst.	Met waardering constateren wij dat voor natuur en recreatie de inhoud goed aansluit op de wensen van de gemeente Heemstede. In het Verstedelijkingsconcept schetsen we het gezamenlijke verhaal van Rijk en regio voor de MRA. Uiteraard moet dit leiden tot concrete acties naar uitvoering. Hiervoor zal aan de Verstedelijkingsstrategie als geheel een Verstedelijkingsakkoord worden gekoppeld met daarin naast het uit te spreken commitment op het gezamenlijke verhaal, de concrete acties die we als Rijk en regio samen oppakken, procesafspraken voor verdere uitwerking van plannen en hoe we dat met elkaar gaan organiseren én monitoren.
		5	De onderbouwing van spreiding van werkgelegenheid over de MRA regio is nog mager. De economische ambitie van Zuid-Kennemerland is steviger dan nu in het verstedelijkingsconcept staat verwoord. Redenerend vanuit het idee van de	Werkgelegenheidsontwikkeling laat zich moeilijk sturen, zeker als het om vestiging van bedrijven gaat. Net als de gemeente Heemstede beoogt de MRA de balans tussen wonen en werken te behouden en te verbeteren. Daarom is de inzet in het verstedelijkingsconcept, om bedrijven te verleiden zich in de verschillende deelregio's te vestigen, steeds passend bij de

			polycentrische ontwikkeling van de metropool zou het uitgangspunt moeten zijn dat in de deelregio's de groei van het aantal banen minimaal gelijke tred houdt met de toename van het aantal inwoners. Dit ter voorkoming van verdere scheefgroei van de woon-werkbalans en de hieraan gerelateerde mobiliteitsinvesteringen. Het toevoegen van werkfuncties rondom de ov-knooppunten is daarbij cruciaal om deze woon-werkbalans te behouden. Veel bestaande bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gemengde woon-werklocaties. Het behouden van voldoende gezoneerde bedrijventerreinen zoals Waarderpolder Haarlem business park is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te bieden. Het versterken van economische samenwerking aan de westflank van de MRA (Zuid-Kennemerland, IJmond, Haarlemmermeer) is belangrijk en biedt kansen, mits de balans met de unieke kenmerken van Zuid-Kennemerland behouden blijft.	eigen kwaliteiten van die deelregio's. Alle deelregio's in de MRA leveren daarbij een specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel met een nationaal belang. Om nog meer duiding te geven aan die verschillende bijdragen, zijn in versie 3, puttend uit de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen voor elke deelregio teksten toegevoegd in het onderdeel integraal te ontwikkelen gebieden. In hoofdstuk 3A is een alinea opgenomen over ongemengde bedrijventerreinen.
		6	Het abstractieniveau van de Verstedelijkingsstrategie en de hieruit voortvloeiende afspraken tussen Rijk en regio is hoog. De genoemde thema's en opgaven vragen om een degelijke uitwerking in programma's en projecten. De regio Zuid-Kennemerland blijft graag betrokken bij deze uitwerking.	De uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie vraagt om een langjarig commitment op een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA en om afspraken over hoe we aan die gezamenlijke inspanning vormgeven. Deze afspraken leggen we vast in een Verstedelijkingsakkoord tussen Rijk en regio. De regio Zuid-Kennemerland zal daarbij vanzelfsprekend betrokken worden.
2b	Gemeente Uitgeest	1	Het Oer-IJ als buffergebied voor de regio is een interessant idee waarbij aandacht moet zijn voor de inrichting van het landschap en de consequenties voor landbouw en natuur.	Wij zijn blij met de brede interesse, onder meer van de gemeente Uitgeest voor het idee om het Oer-IJ als zoekgebied voor waterberging aan te wijzen. In versie 3 van het Verstedelijkingsconcept is dit zoekgebied nu ok opgenomen.. De verdere uitwerking van exacte locatie, inrichting en consequenties vindt plaats in het vervolg in het project NOVI-gebied NZKG.
		2	De invloed van Schiphol - op bijvoorbeeld de mogelijkheid om te bouwen en de geluidshinder - zou sterker naar voren moeten komen.	Mede naar aanleiding van de reactie van de gemeente Uitgeest is in Versie 3 in hoofdstuk 3.3 meer aandacht gegeven aan de impact van Schiphol en ruimtelijk economische ontwikkelingen op elkaar. Ter vergelijking: in de vorige versie stond het keuzevraagstuk over leefkwaliteit en Schiphol in het hoofdstuk integraal te ontwikkelen gebieden onder gebied Zuidflank.
		3	Bij verandering van verkeersstromen en daarmee gepaarde hogere belasting van bepaalde wegen moet goed gekeken worden of die wegen inderdaad extra belast kunnen worden en of dit niet leidt tot extra geluidshinder.	Voor alle eventuele veranderingen in het mobiliteitsnetwerk geldt dat via modelberekeningen, berekend wordt wat de eventuele extra belasting is. Effecten als eventuele toename van geluidshinder worden hierbij ook meegenomen.
		4	Bij de voorbeelden over behoud en versterken van OV-bereikbaarheid ook de Kennemerlijn en de Zaancorridor noemen.	Deze wens van de gemeente Uitgeest is overgenomen. In Versie 3 is de ZaanIJ-corridor opgenomen in de hoofdstukken 3, 3.3 en 4 en is de Kennemerlijn opgenomen in hoofdstuk 4.
		5	Bij ontwikkelingen met gevolgen voor het grondgebied van Uitgeest, zoals verdichting van woningbouw rond OV-knooppunten en de uitbreiding van het 380-KV netwerken, moet aansluiting worden gezocht bij de gebiedsvisie van Uitgeest en het zijn van een groene HUB.	In lijn met deze reactie wordt de gebiedsvisie van Uitgeest betrokken bij het opstellen van dit Verstedelijkingsconcept van de MRA en in het vervolg bij de uitwerking hiervan.

24	Vervoerregio Amsterdam	1	Wij steunen de inzet op het poly-centrische model waarbij de nadruk ligt op het verdichten van centrum- en knooppuntlocaties van harte. Juist omdat er bij	Wij zijn blij met de door de VRA uitgesproken steun voor het polycentrische model en de daarin opgenomen knooppuntontwikkelingen. We onderschrijven dat

			knooppunten veel bij elkaar komt blijkt het ontwikkelen van deze locaties in de praktijk lastig. Wij zouden graag zien dat er meer aandacht wordt gegeven aan wat er nodig is om dit mogelijk te maken en te vereenvoudigen. Bijvoorbeeld door regelgeving of nieuwe samenwerkingsvormen waarbij wij binnen de MRA nauw samenwerken en elkaar vasthouden bij het kiezen van de locaties en de daaraan te stellen eisen. Los je dit niet op, dan bestaat het risico dat toch eerst de 'makkelijke' locaties worden bebouwd. Deze locaties zijn vaak slechter bereikbaar en lokken vervolgens op langere termijn grotere investeringen uit	voorkomen moet worden dat de zogenaamde 'makkelijke' locaties toch als eerste worden bebouwd. De afstemming over fasering en prioritering van te ontwikkelen locaties is op hoofdlijnen in het faseringsbeeld opgenomen in hoofdstuk 5. De nauwe samenwerking binnen de regio en het gesprek met het Rijk dient continu te worden gevoerd waarbij obstakels in de uitvoering onderwerp van gesprek zijn. Over de samenwerkingsvorm die daarbij past, vindt nog onderzoek plaats.
		2	Een van de meest complexe delen van de ruimtelijke puzzel bevindt zich rond Schiphol. Woningen bouwen bij de stations van Hoofddorp en Nieuw Vennep is lastig door de geluidscontouren terwijl de bereikbaarheid per OV daar erg goed is. Ons verzoek is om dit mee te nemen bij de integrale gebiedsaanpak in samenwerking met de luchtvaartnota om te kijken wat op dergelijke plekken wel mogelijk kan worden gemaakt.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijk willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die naar verwachting zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp is opgenomen in het Verstedelijkingsconcept.
		3	Op basis van de verstedelijkingsstrategie is het ons nog niet duidelijk of ook daadwerkelijk de beste keuzes worden gemaakt op het gebied van ruimte en mobiliteit. De kosten en baten van de investeringen in verkeer en vervoer die samenhangen met de ruimtelijke keuzes zijn onduidelijk. Voor het vervolgproces is het essentieel om voor elke ruimtelijke ontwikkeling duidelijk te hebben welke investeringen op het gebied van verkeer en vervoer op alle schaalniveaus nodig zijn. Bij het ene te ontwikkelen gebied kan daarbij gebruik worden gemaakt van bestaande systemen met restcapaciteit en zullen in het beste geval veel bestemmingen nabij liggen en per fiets bereikbaar zijn. Bij het andere gebied moeten er mogelijk miljarden geïnvesteerd worden in mobiliteitsoplossingen. Alleen door dit inzichtelijk te maken kan de beste integrale keuze worden gemaakt voor zowel mobiliteit als de ruimtelijke ordening. Daarbij dienen wat ons betreft de afspraken zoveel als mogelijk bij te dragen aan een duurzame mobiliteit (conform afspraken uit het klimaatakkoord). Wij verzoeken dan ook om dit expliciet te maken in het vervolgproces en ook ruimte in het proces in te bouwen om ruimtelijke keuzes te heroverwegen indien de kosten voor het mobiliteitssysteem bij bepaalde keuzes niet in verhouding staan met de baten.	In lijn met deze reactie van de VRA is in versie 3 van het verstedelijkingsconcept een uitgebreidere koppeling gemaakt in het hoofdstuk fasering. Deze kan helpen bij de afwegingen zoals de VRA vraagt. Die afwegingen zullen een continu gesprek vergen op basis van inzichten die worden opgedaan in concrete gebiedsuitwerkingen. In het concept schetsen we in samenhang de koers voor de MRA naar 2050. In de fase van uitvoering zullen we aandacht besteden aan de door de VRA gevraagde afwegingen.
		4	De ontwikkeling van het mobiliteitssysteem als randvoorwaarde is voor ons zeer logisch. Ons zorgpunt daarbij is wel dat het erg leunt op drie nieuwe metroverbindingen. Daar bovenop worden in de kaart voor 2050 zelfs nog een handvol "Potentiële HOV metrolijnen" toegevoegd. In de praktijk zijn de kosten om dergelijk verbindingen te realiseren erg hoog en het risico dat financiering hiervoor niet rondkomt groot. Ons verzoek is dan ook om daarnaast ook te focussen op minder omvangrijke opgaven waar meer gebruik wordt gemaakt van verbeteringen in het bestaande netwerk. Daarbij vragen wij ook meer aandacht voor nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen of voor zoiets als een 10-minutenstad waarbij veel meer verplaatsingen met actieve modaliteiten kunnen worden afgelegd. Dergelijke verbeteringen zijn zowel in het belang van rijk als regio.	De VRA stipt een terecht punt aan. Het Verstedelijkingsconcept heeft de door de VRA gevraagde nabijheid en het optimaal benutten van het bestaande mobiliteitsnetwerk als uitgangspunten. In de komende 10 jaar wordt vooral ingezet op de ontwikkeling van locaties die nu al goed ontsloten zijn of waar een beperkte aanpassing van de bestaande infrastructuur volstaat. Voor de periode daarna staat een aantal grotere gebiedsontwikkelingen op de kaart die naast de door de VRA genoemde aandachtspunten ook vragen om een transitie in het mobiliteitssysteem voor alle modaliteiten, waaronder voor het OV.
		5	Het concept stelt het Rijk-regio-verband centraal. Regio's lossen waar mogelijk onderling problemen op. Er zijn echter ook veel regionale projecten die een belangrijke bijdrage leveren aan landelijke doelstellingen. Er dreigen echter wel te veel (deel)regionale vraagstukken buiten de 'Rijk-regio-boot' te vallen. Keuzes op landelijk, regionaal en lokaal niveau hangen sterk samen en hebben invloed op elkaar. Verzoek is dan ook om alle schaalniveaus in samenhang te blijven bekijken en gezamenlijke doelen centraal stellen in plaats van de scheiding rijk-regio.	We zijn het eens met de VRA dat er naar de samenhang van grote en kleine, Rijks- en regionale projecten moet worden gekeken. Daarbij is echter ook selectiviteit in de vorm van de bijdrage aan de doelstellingen van het Verstedelijkingsconcept een belangrijk aandachtspunt. Als input voor Versie 3 is gebruik gemaakt van het multimodaal toekomstbeeld.

			Daarmee kan ruimte worden geboden voor het oplossend vermogen van vele regionale/lokale oplossingen voor een landelijk/regionale knelpunten zoals sprong over het IJ, HOV ZaanIJ, HOV Haarlem-A9-Amsterdam maar ook kleinere projecten en investeringen in stedelijke mobiliteit buiten de prioritaire/sleutelgebieden. Andersom doet de Vervoerregio ook soms mee met een rijksproject omdat dit primaire regionale doelen raakt. Daarom verzoeken wij om dergelijke projecten ook bij de Rijk-regio opgaven te noemen op pagina 64.	
		6	De HOV ZaanIJ is bijvoorbeeld noodzakelijk voor de gepland ruimtelijke ontwikkelingen. Bijvoorbeeld met trambus-concept als faseringsoplossing en met lightrail in het eindbeeld. Dat vraagt om de structurerende werking van OV die samen met de verstedelijkingsopgave zekerheid kan bieden voor marktpartijen en investeerders op de lange termijn. En mogelijk biedt de uitkomst van het onderzoek ook een kans om het hoofdrailnet te ontlasten, waaronder de knelpunten in de Hemtunnel en op de Hoornselijn. Het project HOV ZaanIJ betreft om deze reden een regionale opgave met landelijke betekenis, waarbij directe betrokkenheid van Rijk en regio van groot belang zijn.	Mede naar aanleiding van deze wens van de VRA is in Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept de HOV ZaanIJ opgenomen.
		7	Dit is ook het geval bij de substantiële woningbouwprojecten in Zuid, waarvan de grootste in Haarlemmermeer zijn. Bij de projecten die op korte termijn gaan lopen (Hoofddorp Station/Centrum en Lisserbroek), is er wel al rijk-regio samenwerking en financiering. Bij Hoofddorp natuurlijk in de vorm van het Nationaal Groeifonds en het traject Bereikbare Steden. Bij Lisserbroek mogelijk in de vorm van de woningbouwimpuls van BZK. Om de binnenstedelijke woningbouw (15.500) en arbeidsplaatsen (6.200) rondom het stationsgebied Hoofddorp mogelijk te maken en daarmee bij te dragen aan de versnellingsambities die door het Rijk zijn geformuleerd in o.a. de NOVI, het noodzakelijk is om de Noord-zuidlijn naar Hoofddorp door te trekken. We gaan ervanuit dat het Rijk daaraan substantieel zal bijdragen.	Conform de suggestie van de VRA is in Versie 3 het doortrekken van de Noordzuidlijn opgenomen, mede gekoppeld aan de ontwikkelingen in Hoofddorp. Besluitvorming vindt plaats in het kader van het Nationaal Groeifonds.
		9	Logistiek wordt slechts één keer genoemd. Voor een gezonde en leefbare MRA is logistiek onmisbaar, zeker gezien de grote woningbouwopgave. De logistiek moet daarom goed gefaciliteerd worden maar wel gericht zijn op verduurzaming (zie afspraken uit het Klimaatakkoord) en het slimmer maken (digitalisering, bundelen, meer via een netwerk van logistieke hubs). Wij ontwikkelen dit jaar een netwerkvisie duurzame logistieke hubs voor de MRA. In 2018 is de Samenwerkingsagenda Logistiek voor de MRA vastgesteld. Deze is nog steeds actueel en kan zo worden overgenomen in de verstedelijkingsstrategie.	Terecht wijst de VRA op het belang van goede logistiek. Dit is in Versie 3 nadrukkelijk aangegeven door middel van een aparte alinea over logistiek. Tevens is er een toevoeging over goederenvervoer gedaan.
		10	Helaas zijn de mobiliteitsopgaven in de Verstedelijkingsstrategie hoofdzakelijk te lezen als (grote) infra-opgaven. Verschonen van mobiliteit, inspelen op veranderende reispatronen en beprijzen ontbreken nog grotendeels. Belangrijke punten waarop juist afspraken tussen rijk en regio gewenst zijn.	Zie de reactie onder punt 4 van de VRA.
		11	Ook is het belangrijk om flexibiliteit in te bouwen. Het is goed mogelijk dat wat er nodig is flink afwijkt van wat nu geschetst is volgens de oude verwachtingen qua bevolkingsontwikkeling, mobiliteitspatronen en keuzes voor woon- en werklocaties. We hebben bijvoorbeeld nog geen goed beeld van de mobiliteitsontwikkeling na COVID-19. De relatie tussen economische groei, vestigingsplaats, mobiliteitsgroei en spitsreizen is na corona zeer waarschijnlijk blijvend veranderd (denk aan meer thuis werken, wens om groener en rustiger te gaan wonen). Alleen weten we nog niet precies op welke manier. Het is wenselijk om deze inzichten te benoemen en te zorgen voor flexibiliteit.	We zijn ons bewust van de onzekerheden waar de VRA op wijst die spelen bij toekomstige ontwikkelingen. Het Verstedelijkingsconcept is daarom een adaptief concept dat meebeweegt met toekomstige ontwikkelingen en de opgaven die daaruit voortvloeien. Dit vergt continu aandacht en periodiek aanpassen van het Verstedelijkingsconcept en het nemen van daarop afgestemde uitvoeringsbesluiten. In het concept schetsen we in samenhang de koers voor de MRA naar 2050. In het vervolgtraject naar uitvoering zullen we aandacht besteden aan de door u gevraagde afwegingen.

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/06
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	R.J.G. Berkhout
Opsteller	F.J.A. Frowijn
Afdeling/team	Ruimte
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

Kern van het voorstel
Met de Verstedelijkingsstrategie bepalen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Rijk samen de koers voor de ontwikkeling van de MRA op de middellange (2030) en lange termijn (2050). Er is sprake van een echt Rijk-regio traject, waarin samen wordt gekeken wat het Rijk en de regio van elkaar verwachten en waar de regio het Rijk voor nodig heeft en andersom. De Verstedelijkingsstrategie brengt keuzes bij elkaar op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, leefkwaliteit, landschap, energie, (drink)water, klimaatadaptatie en ecologie. Bovendien integreert de Verstedelijkingsstrategie het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk. Zo draagt de Verstedelijkingsstrategie bij aan het doel van een metropoolregio van grote klasse met een menselijke maat, die duurzaam is, en sociaal en economisch sterk. Het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 is het inhoudelijk deel van de Verstedelijkingsstrategie MRA en is ook door het Rijk en de regio samen opgesteld. In september en november 2020 en in april 2021 zijn de raden en Staten in deelregionale sessies geïnformeerd over versie 1 van het Verstedelijkingsconcept en hebben ook de raden van Zaanstreek-Waterland input gegeven. Daarna hebben de raden t.a.v. versie 2 hun wensen en opvattingen kenbaar kunnen maken aan het Projectteam Verstedelijkingsstrategie Rijk/MRA. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het definitieve Verstedelijkingsconcept. Zie bijlage B4 onderaan dit raadsvoorstel voor een (meer uitgebreide) ambtelijk opgestelde samenvatting. De raden en Staten worden nu gevraagd het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: Het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 te onderschrijven met daarin de volgende ambities: a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei. b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus. c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken. d. Meer balans brengen in wonen en werken. e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving. f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen. g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen. h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap. i. De regio klimaatadaptief inrichten. j. De biodiversiteit vergroten.

Bijlagen
B1: Aanbiedingsbrief d.d. 8 november Verstedelijkingsstrategie 2030/2050 Metropoolregio Amsterdam: Verzoek tot onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA (kenmerk; 702806) B2: Verstedelijkingsconcept MRA 2050 (kenmerk; 702806) B3: Nota van beantwoording behorende bij het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 (kenmerk; 702806) B4: Samenvatting Verstedelijkingsconcept versie 3 (kenmerk; 702806) zie onderaan het raadsvoorstel.

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Inleiding De MRA bestaat uit 32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Er wordt ook samengewerkt met het Rijk, met de waterschappen, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, sociale ondernemers en inwoners van de Metropoolregio Amsterdam. De basis van de MRA-samenwerking ligt echter in zeven deelregio's waaronder de deelregio Zaanstreek-Waterland. De stedelijke regio functioneert als één grote stad –als een samenhangend daily urban system– met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. De Metropoolregio Amsterdam is één van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland en doet mee in de internationale top. De enorme aantrekkingskracht van de regio brengt economisch succes, maar zet ook de leefkwaliteit op onderdelen onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. Hierdoor bestaat de kans op een scheefgroei in de regio met een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. Het is dus de vraag hoe de groei op zo'n manier kan worden geaccommodeerd dat de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio worden bestendigd. Een extra uitdaging is dat transities nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden. Dit maakt dat de regio als geheel voor een aantal urgente, complexe en omvangrijke opgaven staat. **De Verstedelijkingsstrategie** Om de urgente, complexe en omvangrijke opgaven tot een goed einde te brengen, zetten het Rijk en de MRA met de Verstedelijkingsstrategie samen de koers uit voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op de middellange (2030) en lange termijn (2050) naar een metropoolregio van wereldklasse met een menselijke maat, die duurzaam is, en sociaal en economisch sterk. De strategie brengt samenhang en volgorde aan in de grote hoeveelheid lopende programma's en projecten van de MRA en het Rijk op het terrein van wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, sociaal-maatschappelijke effecten, landschapsontwikkeling en energie. Een meerkernige metropool en het versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad, is daarbij uitgangspunt. Dit zal worden geïntegreerd met ontwikkelingen in het mobiliteitssyteem, het watersysteem, het ecologisch systeem en het energiesysteem. Bovendien integreert de Verstedelijkingsstrategie het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk. **Het Verstedelijkingsconcept** De Verstedelijkingsstrategie bestaat uit een Verstedelijkingsconcept (incl. fasering op hoofdlijnen), een investeringsstrategie en een Verstedelijkingsakkoord, waarmee het Rijk en de regio voor de komende jaren afspraken maken over hun inzet voor de ontwikkeling van de MRA. Het Verstedelijkingsconcept is het inhoudelijke deel van de Verstedelijkingsstrategie en vormt de basis van de bespreking in het Bestuurlijk Overleg tussen Rijk en regio over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT). De afgelopen twee jaar is met inbreng van alle MRA-deelnemers en diverse departementen gewerkt aan het Verstedelijkingsconcept MRA 2050. In september en november 2020 en in april 2021 zijn de raden en Staten in deelregionale sessies geïnformeerd over versie 1 van het Verstedelijkingsconcept en hebben ook de raden van Zaanstreek-Waterland input gegeven. Vervolgens hebben de raden voor de zomer van 2021 'wensen en opvattingen' kunnen inbrengen op de tweede versie van het verstedelijkingsconcept. Vanuit de gemeenteraad van Wormerland zijn de volgende 'wensen en opvattingen' ingebracht:

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)

- In het Verstedelijkingsconcept dient expliciet te worden vermeld dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten *onder meer door bouwen in de tweede lijn* * ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de Zaanoever
- In het Verstedelijkingsconcept zou expliciet melding moeten worden gemaakt van de doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland. Daarbij moet worden gedacht aan het versterken van de recreatieve mogelijkheden in de veenweidegebieden. *De veenweidegebieden lenen zich tevens uitstekend voor de functie van groene zone met koppelkansen op het gebied van klimaatadaptatie en versterking van de biodiversiteit.**
- Er dient op aan te worden gedrongen dat bij de versterking van de groene scheggen ook de groene scheggen in Zaanstreek-Waterland nadrukkelijk worden genoemd.
- Hoe verhoudt de stellingname *dat de afstand en reistijd tussen wonen en werken optimaal in balans moet zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft* zich tot de ervaringen die zijn opgedaan met werken op afstand in Coronatijd en tot de enorme druk op de woningmarkt en de beperkt beschikbare potentiele bouwlocatie.
- De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn vanuit toeristisch/recreatief oogpunt interessante gebieden die kunnen bijdragen aan een spreiding van het toerisme over de regio

(Amendement)*

Van het Verstedelijkingsconcept versie 2 naar de definitieve versie
De inbreng van de raden en Staten is verwerkt in de nu voorliggende derde versie van het verstedelijkingsconcept (zie de nota van beantwoording 'Wensen en opvattingen'). In algemene zin komt in het nu voorliggende Verstedelijkingsconcept de samenhang op MRA-niveau tussen wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, sociaal-maatschappelijke effecten, landschapsontwikkeling en energie beter terug dan in versie 2. Ook is in de nu voorliggende versie invulling gegeven aan een verdergaande integratie tussen een meerkernige metropool en het versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad en ontwikkelingen in het mobiliteitssyteem, het watersysteem, het ecologisch systeem en het energiesysteem. Tot slot geeft het definitieve Verstedelijkingsconcept ook meer samenhang en regie voor de uitvoeringsagenda in Zaanstreek-Waterland.

Voor wat betreft de door Wormerland ingebrachte 'wensen en opvattingen' kan worden geconcludeerd dat de punten allen in meer of mindere mate zijn verwerkt in het nu voorliggende Verstedelijkingsconcept. Het toevoegen van woningen in de kernen en linten wordt expliciet genoemd. Ook de Zaanoever wordt vermeld. De doorontwikkeling van de recreatieve structuur in de hele MRA staat centraal in het nu voorliggende Verstedelijkingsconcept. Dit geldt ook voor het waardevolle landschap waarbij de veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever (mede vanuit recreatief oogpunt) inmiddels ook expliciet worden genoemd in het Verstedelijkingsconcept. Hierbij staat in het definitieve Verstedelijkingsconcept ook dat de Veenweidegebieden zowel een belangrijke landschappelijke functie hebben als van belang zijn voor de klimaatadaptatie en de versterking van de biodiversiteit. Tot slot wordt de woonwerk-balans en het voorkomen van vervoersarmoede beter uitgeschreven.

Het BO Economie heeft eveneens t.a.v. de versie 2 van het Verstedelijkingsconcept 'wensen en opvattingen' gedeeld met het kernteam/de opstellers van de Verstedelijkingsstrategie. Ook dit heeft geleid tot nieuwe teksten en aanvullingen/aanscherpingen van bestaande teksten voor het Verstedelijkingsconcept. Opmerkingen t.a.v. het belang van ruimte voor werk en ren optimale woon-werkbalans

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
inclusief bereikbaarheid en voorzieningen zijn verwerkt en zullen ook leiden tot concrete afspraken in het Verstedelijkingsakkoord waaronder ook afspraken over het versterken van economische profielen. De verschillende delen van de regio hebben hun eigen specifieke economische profiel en deze profielen tellen op tot een compleet economisch spectrum, dat talent opleidt en aantrekt en op een aantal terreinen op een wereldwijd speelveld opereert. Teneinde in het voorjaar van 2022 tot de concrete afspraken te kunnen komen in het Verstedelijkingsakkoord over de onderwerpen uit het BO Economie, is nog afgesproken enkele aanvullende onderzoeken/verkenningen uit te voeren naar: - Het versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen - Slimme specialisatie van bestaande sectoren en clusters - De Balans van wonen-werken-voorzieningen-bereikbaarheid - Het sociaal-economisch karakter van de deelregio's (onderwijs- en arbeidsmarktvraagstukken spelen in al deze verkenningen een rol) **Het definitieve Verstedelijkingsconcept** Op 3 november jl. heeft de Rijk-regio stuurgroep Verstedelijkingsstrategie ingestemd met het definitieve Verstedelijkingsconcept en de nota van beantwoording 'wensen en opvattingen raden en Staten'. Zie bijlage B4 onderaan dit raadsvoorstel voor een (meer uitgebreide) ambtelijk opgestelde samenvatting. Het definitieve Verstedelijkingsconcept wordt nu voorgelegd aan raden en Staten. Gevraagd wordt om het Verstedelijkingsconcept en de daarin vermelde (uitwerking van de) ambities te onderschrijven: a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei. b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus. c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken. d. Meer balans brengen in wonen en werken. e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving. f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen. g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen. h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap. i. De regio klimaatadaptief inrichten. j. De biodiversiteit vergroten. De definitieve Rijk-regio Verstedelijkingsstrategie wordt integraal onderdeel van de Omgevingsagenda Noordwest Nederland (uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie), die in het voorjaar van 2022 wordt vastgesteld. **Voorstel** Door het onderschrijven van het Verstedelijkingsconcept bepalen de raden en Staten de gezamenlijke koers. Een gedeeld beeld van het Rijk en de regio over de toekomst van de MRA is de noodzakelijke basis voor afspraken over een gezamenlijke inzet en de investeringen die daarmee gepaard zullen gaan.

Alternatieven (incl. argumenten)
N.v.t.

Alternatieven (incl. argumenten)

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
N.v.t.

Financiële gevolgen	
Dit besluit heeft geen financiële consequenties. Over eventuele noodzakelijke investeringen voor uitvoering van het Verstedelijkingsconcept vanuit Wormerland vindt op dat moment besluitvorming plaats in het college en/of de raad.	
Kosten/opbrengsten	N.v.t.
Dekking binnen begroting?	N.v.t.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
N.v.t.

Communicatie
• Na onderschrijving van het verstedelijkingsconcept in de raden en Staten wordt in overleg/ samenwerking met het Rijk gewerkt aan de uitvoering. Een voorstel voor de governance voor uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie is in de maak. • Afspraken over investeringen worden gemaakt in het BO MIRT. • De raden en Staten worden structureel betrokken bij de verdere uitvoering.

Participatie
Het Verstedelijkingsconcept is niet opgesteld met bewoners. Raden en staten zijn wel betrokken geweest bij het proces van opstellen door onder andere presentaties en werksessies in de deelregio's en de mogelijkheid om wensen en opvattingen in te brengen op de tweede versie van het verstedelijkingsconcept.

Juridische aspecten en beleidskader
- Het convenant 'Versterking samenwerking Metropoolregio Amsterdam' (6 maart 2017). - De Samenwerkingsovereenkomst Zaanstreek - Waterland (2019).

Juridische aspecten en beleidskader
- De recent vastgestelde Samenwerkingsafspraken: De samenwerking binnen de MRA betreft een informele bestuurlijke samenwerking. Er is geen sprake van een aparte bestuurslaag. De MRA-Samenwerkingsafspraken zijn ook niet gelijk aan die van een gemeenschappelijke regeling op basis van de Wgr, zoals een GGD of een Veiligheidsregio. De MRA-samenwerkingsafspraken horen bij een informele bestuurlijke samenwerking. De MRA is immers geen juridische entiteit en heeft geen mogelijkheden om bindende besluiten te nemen. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de democratische organen: de raden en de Staten. Het mandaat voor besluitvorming blijft nadrukkelijk bij deze individuele bestuursorganen.

Duurzaamheid en klimaataspecten
In het Verstedelijkingsconcept wordt ook uitgebreid ingegaan op duurzaamheid en klimaataspecten: De MRA moet worden aangepast aan en voorbereid zijn op klimaatveranderingen, het gebruik van eindige grondstoffen drastisch te worden teruggebracht (circulariteit) en emissies van CO2 en andere broeikasgassen moeten worden teruggedrongen. Het gaat hier ook om een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

R. Kool A.J. Michel-de Jong

Bijlage B4 Samenvatting van het Verstedelijkingsconcept versie 3

Inleiding
Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen gezamenlijk afspraken maken over de ontwikkeling van de MRA op middellange (2030) en lange termijn (2050). Daartoe werken zij samen aan een integrale Verstedelijkingsstrategie voor de MRA, die als gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland.

De Verstedelijkingsstrategie
De Verstedelijkingsstrategie bestaat uit een Verstedelijkingsconcept (incl. fasering op hoofdlijnen), een investeringsstrategie en een Verstedelijkingsakkoord, waarmee het Rijk en de regio voor de komende jaren afspraken maken over hun inzet voor de ontwikkeling van de MRA.

De Verstedelijkingsstrategie wordt op landelijk niveau ter vaststelling aangeboden aan Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar 2022. Voorafgaand hieraan worden raden en Staten verzocht het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven en daarmee de intentie uit te spreken deze gezamenlijke koers voor de regio te vertalen in de toekomstige eigen beleidsinstrumenten.

Het Verstedelijkingsconcept en de ambities van de MRA
Het Verstedelijkingsconcept is de inhoudelijke basis van de Verstedelijkingsstrategie en samen opgesteld door het Rijk en de regio. Het Rijk en de regio willen gezamenlijk de grote opgaven oppakken, waar de MRA de komende jaren voor staat: de woningbouwopgave, de overgang naar duurzame energie en warmte, klimaatadaptatie en een sterke economie in een gezond leefklimaat voor mens, plant en dier. Daartoe bouwt de MRA aan steden en samenlevingen. De MRA wil als daily urban system met 2.5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1.5 miljoen banen de meest inventieve regio van Europa worden zijn met de best opgeleide bevolking; een metropoolregio van grote klasse en met een menselijke maat

Verder is het de ambitie is om iedereen in de MRA een gezonde leefomgeving te bieden door te investeren in een omgeving die inwoners beschermt tegen milieudruk en die de mentale en fysieke gezondheid bevordert. Beschermen van de gezondheid betekent in de eerste plaats maatregelen tegen geluidsbelasting en luchtvervuiling in de woon- en leefomgeving. In de tweede plaats gaat het ook om verkeersveiligheid en de bescherming tegen wateroverlast en hittestress. In de derde plaats ligt er een indirecte relatie tussen gezondheid en de energietransitie en circulaire economie. In de vierde plaats is er een sterke relatie tussen gezondheid en een slechte woningkwaliteit (schimmel, rotte fundering), die ook kan leiden tot energiearmoede. Daarmee zijn gerichte acties om woningen in bepaalde wijken te verduurzamen niet alleen van belang om de energietransitie te stimuleren, maar ook om gezondheidswinst te behalen. Tot slot wordt de gezondheid van mensen bevorderd door een ruimtelijke inrichting die uitnodigt tot bewegen, ontspannen en ontmoeten en tot actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen).

Met het Verstedelijkingsconcept willen Rijk en regio de onderstaande 10 ambities bereiken:

a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
d. Meer balans brengen in wonen en werken.

e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.
g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
i. De regio klimaatadaptief inrichten.
j. De biodiversiteit vergroten.

Een meerkernige ontwikkeling
In de eerste plaats worden de eerder genoemde ambities nagestreefd via een meerkernige ontwikkeling van de MRA met Amsterdam als kernstad en op korte afstand een aantal nieuwe en historische steden en karakteristieke dorpen, en daartussen een aantrekkelijk en bijzonder gevarieerd aaneengesloten landschap met veel open water. Het is van belang om de kwaliteiten van alle steden en dorpen in de MRA optimaal te benutten. Door een samenhangende verdeling van woningbouw, arbeidsplaatsen en voorzieningen worden alle afzonderlijke delen van de metropoolregio versterkt.

Bij de meerkernige ontwikkeling staat een evenwichtige woon-werkbalans en een divers woningaanbod (prijs, grootte, type, woonmilieu) centraal zodat de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio wordt bestendigd en wordt voorkomen dat een deel van de inwoners wordt weggedrukt. Het sociaal-maatschappelijk evenwicht in de MRA is van belang en dient verder te worden verbeterd. Daarbij wordt gedacht aan:

- functiemenging en het verbeteren van wijken door woningbouw en transformatie;
- het verbeteren van sociaal-maatschappelijke kansen, sociale cohesie en leefbaarheid in kwetsbare wijken door onder andere voorzieningenplanning;
- het verbeteren van sociaal-economische kansen in kwetsbare wijken door een betere bereikbaarheid van banen (de reis tussen woon- en werkplaats voor praktisch geschoolden moet niet te lang en/of te kostbaar worden omdat anders vervoersongelijkheid ontstaat tussen de lagere en de hogere inkomensgroepen).

In vier gebieden in de MRA werken Rijk en regio in het kader van het zogenaamde Programma Leefbaarheid en Veiligheid samen aan de hiervoor genoemde stedelijke vernieuwing. Binnen de deelregio Zaanstreek-Waterland gaat het om Zaandam Oost.

De bouwopgave tot 2030
Om de verwachte bevolkingsgroei in de MRA tot 2050 met bijna 700.000 inwoners te kunnen huisvesten hebben het Rijk en de regio afgesproken tot 2030 175.000 woningen te bouwen waarbij het streven is de bouwproductie tot 2030 zelfs te verhogen tot 220.000 woningen. De verwachting is dat er tot 2030 relatief veel appartementen en eengezinswoningen in woonwijken nodig zijn. Daarbij is er in toenemende mate vraag naar gemengde (hoog)stedelijke woonwerkmilieus. Tot 2030 wordt daarom gefocust op ov-knooppunten, de stadsharten en de kernen buiten Amsterdam. In de deelregio Zaanstreek-Waterland -die in het Verstedelijkingsconcept wordt getypeerd als Hollandser dan Hollands, met prachtige veenweidegebieden, eeuwenoude dijken en molens, weilanden en historische lintdorpen- zijn daarvoor het Hembrugterrein/Achtersluispolder als toekomstig woonwerkmilieu en de stadsharten van Purmerend en Zaanstad in beeld. De daarmee gepaard gaande eventueel noodzakelijke verplaatsing van bedrijven wordt uitgewerkt in een regionale bedrijventerreinenstrategie waarbij voor wat betreft de deelregio Zaanstreek-Waterland melding wordt gemaakt van de Baanstee (Purmerend/Edam-Volendam). Een klein deel van de woningbouwproductie vindt plaats in uitbreidingswijken. Woningbouw bij kleine kernen en aan dorpslinten blijft binnen de geldende regimes mogelijk om de leefkwaliteit in deze kernen en linten in stand te houden: het behoud van winkels, openbaar vervoer en/of andere voorzieningen. Deze geldende regimes (i.c. het in de Provinciale Omgevingsverordening genoemde beschermingsregime van het Bijzonder Provinciaal Landschap) maken op dit moment het wonen in de tweede lijn onmogelijk.

Veel ontwikkellocaties kunnen door gemeenten gerealiseerd worden, zonder dat Rijk-regio-samenwerking nodig is. Dat geldt niet voor de eerder genoemde ontwikkelingen nabij ov-knooppunten, de stadsharten en de grote ontwikkellocaties. In het Verstedelijkingsakkoord worden afspraken gemaakt over de Rijk-regio inzet op deze gebiedsplannen.

De bouwopgave na 2030
Vooralsnog wordt uitgegaan van een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050. De nieuwbouwvraag lijkt zich ook na 2030 te concentreren op (hoog)stedelijke milieus, met een groot aandeel woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens die dichtbij voorzieningen, werk en openbaar vervoer willen wonen. Vijftig procent van de totale woningbouwopgave van de MRA zal uiteindelijk op Amsterdams grondgebied landen.

Het groenblauwe netwerk
In de tweede plaats wordt geïnvesteerd in het groenblauwe netwerk in en om de stad. Het gevarieerde en samenhangende, aaneengesloten landschap dat zich doorzet tot diep in de stedelijke gebieden, is een unieke, onderscheidende kwaliteit van de MRA. Sterke steden kunnen niet zonder sterk landschap. Een sterk landschap draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning en is productief als landbouwareaal. Het aaneengesloten landschap is essentieel voor het herstellen van de biodiversiteit. Een sterk landschap functioneert bovendien als leverancier van een aantal groenblauwe diensten, die stuk voor stuk van belang zijn voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zoals schone lucht, waterwinning voor de drinkwaterproductie, waterbuffering, verkoeling, energie en de mentale gezondheid die verbonden is aan een groene omgeving.

In de Verstedelijkingsstrategie wordt aangegeven dat het landschap in de deelregio Zaanstreek-Waterland hooggewaardeerd wordt vanwege het typische Hollandse karakter en de erfgoedwaarden die erin zijn vervat. De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn waardevolle landschappen. De Beemster heeft als agrarische droogmakerij de status van Unesco Werelderfgoed. Deze landschappen hebben ook een grote recreatieve betekenis. Die recreatiefunctie kan nog verder worden doorontwikkeld door bijvoorbeeld de bereikbaarheid van deze landschappen te verbeteren. Er wordt in de Verstedelijkingsstrategie ook aangegeven dat het landschap onder druk staat. De voornaamste oorzaak daarvan is de daling van de veenbodem. Via een gebiedsgerichte aanpak (het integraal gebiedsprogramma voor het landschap Laag-Holland) wordt van onderop gewerkt aan oplossingen. Dit zal waarschijnlijk nog vele jaren in beslag nemen. De veenweideproblematiek vraagt volgens de Verstedelijkingsstrategie ook om rijk-regio-inzet.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk is dat functionele ingrepen in het landschap ook de beleving vergroten en dat ingrepen, die de landschappelijke beleving moeten vergroten, ook andere doelen dienen. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt in vijf pijlers:

1. *Koesteren van en een kwaliteitsimpuls voor landschappen met bijzondere waarden (agrarisch, cultuurhistorisch, ecologisch*) zoals het Natuurnetwerk Nederland inclusief het Natura 2000 gebied, de Unesco-werelderfgoederen en de Bijzondere Provinciale Landschappen.
2. *Landschappelijke versterking* waarbij de landschappelijke versterking kan worden aangejaagd vanuit de behoefte aan gezondheidsbevordering, vanuit de groeiende recreatieve druk, vanuit waterrobuustheid of klimaatadaptatie of bijvoorbeeld vanuit duurzaamheidsambities zoals het beperken van de bodemdaling of de aanleg van nieuwe bossen.

3. *Aanleg van groene zones* ter verbetering van het functioneren van landschappelijke verbindingen en de ecologische verbindingen binnen het Natuurnetwerk Nederland.
4. *Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking* hetgeen bijvoorbeeld betekent dat parallel of anticiperend wordt geïnvesteerd in compensatie van de verloren gegane waarden, op of direct rondom de locatie of het tracé waar de landschappelijke kwaliteit wordt aangetast.
5. *Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur* bestaande uit de versterking en doorontwikkeling van de bestaande recreatieve structuur (o.a. door adequaat te reageren in geval van hoge recreatieve druk en door het verbeteren van de bereikbaarheid) en door te anticiperen op de toekomstige groei en de recreatieve behoefte van de bewoners waarvan de ontwikkeling van de Noorder IJplas als landschapspark een voorbeeld is.

Deze pijlers worden uitgewerkt via de volgende lijnen:

- Een kwaliteitsimpuls voor het Natuurnetwerk Nederland inclusief het Natura 2000 gebied.
- Het behoud en de versterking van de open landschappen tussen de stedelijke gebieden in en zorgen dat ze voor iedereen (binnen 15 minuten fietsen) bereikbaar en toegankelijk zijn.
- Ruimtelijke ontwikkelingen landschapsinclusief realiseren.
- Een recreatieve structuur in de MRA die het mogelijk maakt het landschap te beleven.

Binnen de deelregio Zaanstreek-Waterland wordt dit in de Verstedelijkingsstrategie vertaald naar het beter bereikbaar maken van de veenweidegebieden, de droogmakerijken en de Zaanoever ter versterking van de recreatieve functie.

De wisselwerking met systemen van mobiliteit, ecologie, water en energie
In de derde plaats zal de meerkernige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen en de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk in en om de stad plaatsvinden in wisselwerking met de systemen van mobiliteit, ecologie, water en energie. Door de woon- en werkmilieus klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen, dragen ze ook bij aan de doelstelling van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Het mobiliteitssyteem
Op het terrein van mobiliteit wordt ingezet op een mobiliteitstransitie om de MRA bereikbaar en de steden leefbaar te houden. Tevens wordt ingezet op een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Daartoe is een Mutimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (MTB 2040) in ontwikkeling gericht op (a) het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei, (b) één samenhangend, multimodaal systeem en (c) een mix van maatregelen en investeringen in netwerken van fiets, openbaar vervoer (metro, HOV -zoals de te realiseren HOV ZaanIJ-, filevrij busverkeer en mogelijk tram/lightrail), auto en hubs. Onderdeel van het multimodale netwerk zijn ringen van regionale hubs langs de corridors richting Amsterdam om autoverkeer naar de hoofdwegen vroegtijdig af te vangen en om over te stappen op (e-)fiets en HOV. Slim verstedelijken, via de meerkernige ontwikkeling en gemengde woonwerkmilieus op vooral binnenstedelijke ontwikkelingslocaties bij belangrijke ov-locaties draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. Ten slotte is het vanuit vervoersarmoede de opgave om bij de mobiliteitstransitie de betaalbaarheid en kwaliteit van openbaar vervoer, de kwaliteit van fietsvoorzieningen en spreiding van werkgelegenheid in de regio te versterken en zo vervoersongelijkheid tegen te gaan.

Het ecologisch systeem
Een toekomstbestendig ecologisch systeem draagt in de eerste plaats bij aan de ambitie om de biodiversiteit te vergroten. Een vitale natuur draagt daarnaast ook bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zowel binnen de stad als daarbuiten. In

het kader van een toekomstbestendig ecologisch systeem wordt tot 2027 gewerkt aan de afronding van het Natuur Netwerk Nederland, waaronder de Natura 2000-gebieden. Ook wordt gewerkt aan (nieuwe) ecologische verbindingen (zoals die tussen de Zaanstreek en het IJmeer (via Waterland)) en aan een natuurinclusieve samenleving met meer aandacht voor en zo nodig herstel van de biodiversiteit. Bij alle stedelijke ontwikkelingen is het de bedoeling om de regio klimaatadaptiever, natuurinclusiever en waterrobuuster te maken.

Het watersysteem
Het watersysteem zit aan zijn limiet. Er is meer ruimte nodig voor een natuurlijk waterbeheer (naast het technische watermanagement) op alle schaalniveaus (van de straat tot het nationale watersysteem). Dat vraagt om een waterrobuuste en klimaatbestendige/klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Het gaat hierbij om de sturende rol van water in de ruimtelijke ordening en om het vasthouden (en bergen) van water, het zorgen voor voldoende drinkwater, het verbeteren van de waterkwaliteit en het zodanig inrichten van de omgeving dat de gevolgen van wateroverlast en overstroming zoveel mogelijk beperkt blijven, ook na 2050. Partijen in de MRA willen binnenkort een intentieovereenkomst 'klimaatbestendige nieuwbouw' ondertekenen met daarin een basisveiligheidsniveau waar nieuwbouw minimaal aan zou moeten voldoen.

Het energiesysteem
Op het terrein van de energievoorziening wordt toegewerkt naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem. Dat is een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, dat kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert met grootschalige energieprojecten zoals aanlanding of elektrificatie en daarbij een stabiele energievoorziening en gezonde leefomgeving waarborgt. Hoe de energievoorziening eruit zal zien in de periode 2030-2050 is nu nog onduidelijk. Wel worden voor de langere termijn nu reeds de volgende ruimtelijke keuzes gemaakt:

1. Bij de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkellocaties wordt de capaciteit van de energie-infrastructuur meegewogen.
2. Grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie wordt gewonnen.
3. Strategische ruimtereserveringen zijn mogelijk als een locatie/gebied een rol kan gaan spelen in het toekomstige energiesysteem.

Op de korte termijn wordt bovenop de verwachte ontwikkelingen voor 2030 (het Basispad) ingezet op no regret-maatregelen zoals het aanleggen van nieuwe onderstations, lokale (wijk)opslag, de ontwikkeling van een regionale waterstofbackbone en bijvoorbeeld de ontwikkeling van warmtenetten.

Onderwerp
Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

RV-nummer: 2022/06
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit
Het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 te onderschrijven met daarin de volgende ambities:

a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
d. Meer balans brengen in wonen en werken.
e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.
g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
i. De regio klimaatadaptief inrichten.
j. De biodiversiteit vergroten.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2021

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/06
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	R.J.G. Berkhout
Opsteller	F.J.A. Frowijn
Afdeling/team	Ruimte
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

Kern van het voorstel
Met de Verstedelijkingsstrategie bepalen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Rijk samen de koers voor de ontwikkeling van de MRA op de middellange (2030) en lange termijn (2050). Er is sprake van een echt Rijk-regio traject, waarin samen wordt gekeken wat het Rijk en de regio van elkaar verwachten en waar de regio het Rijk voor nodig heeft en andersom. De Verstedelijkingsstrategie brengt keuzes bij elkaar op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, leefkwaliteit, landschap, energie, (drink)water, klimaatadaptatie en ecologie. Bovendien integreert de Verstedelijkingsstrategie het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk. Zo draagt de Verstedelijkingsstrategie bij aan het doel van een metropoolregio van grote klasse met een menselijke maat, die duurzaam is, en sociaal en economisch sterk. Het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 is het inhoudelijk deel van de Verstedelijkingsstrategie MRA en is ook door het Rijk en de regio samen opgesteld. In september en november 2020 en in april 2021 zijn de raden en Staten in deelregionale sessies geïnformeerd over versie 1 van het Verstedelijkingsconcept en hebben ook de raden van Zaanstreek-Waterland input gegeven. Daarna hebben de raden t.a.v. versie 2 hun wensen en opvattingen kenbaar kunnen maken aan het Projectteam Verstedelijkingsstrategie Rijk/MRA. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het definitieve Verstedelijkingsconcept. Zie bijlage B4 onderaan dit raadsvoorstel voor een (meer uitgebreide) ambtelijk opgestelde samenvatting. De raden en Staten worden nu gevraagd het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: Het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 te onderschrijven met daarin de volgende ambities: a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei. b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus. c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken. d. Meer balans brengen in wonen en werken. e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving. f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen. g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen. h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap. i. De regio klimaatadaptief inrichten. j. De biodiversiteit vergroten.

Bijlagen
B1: Aanbiedingsbrief d.d. 8 november Verstedelijkingsstrategie 2030/2050 Metropoolregio Amsterdam: Verzoek tot onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA (kenmerk; 702806) B2: Verstedelijkingsconcept MRA 2050 (kenmerk; 702806) B3: Nota van beantwoording behorende bij het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 (kenmerk; 702806) B4: Samenvatting Verstedelijkingsconcept versie 3 (kenmerk; 702806) zie onderaan het raadsvoorstel.

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)

Inleiding
De MRA bestaat uit 32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Er wordt ook samengewerkt met het Rijk, met de waterschappen, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, sociale ondernemers en inwoners van de Metropoolregio Amsterdam. De basis van de MRA-samenwerking ligt echter in zeven deelregio's waaronder de deelregio Zaanstreek-Waterland. De stedelijke regio functioneert als één grote stad –als een samenhangend daily urban system– met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen.

De Metropoolregio Amsterdam is één van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland en doet mee in de internationale top. De enorme aantrekkingskracht van de regio brengt economisch succes, maar zet ook de leefkwaliteit op onderdelen onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. Hierdoor bestaat de kans op een scheefgroei in de regio met een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. Het is dus de vraag hoe de groei op zo'n manier kan worden geaccommodeerd dat de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio worden bestendigd. Een extra uitdaging is dat transities nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden. Dit maakt dat de regio als geheel voor een aantal urgente, complexe en omvangrijke opgaven staat.

De Verstedelijkingsstrategie
Om de urgente, complexe en omvangrijke opgaven tot een goed einde te brengen, zetten het Rijk en de MRA met de Verstedelijkingsstrategie samen de koers uit voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op de middellange (2030) en lange termijn (2050) naar een metropoolregio van wereldklasse met een menselijke maat, die duurzaam is, en sociaal en economisch sterk. De strategie brengt samenhang en volgorde aan in de grote hoeveelheid lopende programma's en projecten van de MRA en het Rijk op het terrein van wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, sociaal-maatschappelijke effecten, landschapsontwikkeling en energie. Een meerkernige metropool en het versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad, is daarbij uitgangspunt. Dit zal worden geïntegreerd met ontwikkelingen in het mobiliteitssyteem, het watersysteem, het ecologisch systeem en het energiesysteem. Bovendien integreert de Verstedelijkingsstrategie het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk.

Het Verstedelijkingsconcept
De Verstedelijkingsstrategie bestaat uit een Verstedelijkingsconcept (incl. fasering op hoofdlijnen), een investeringsstrategie en een Verstedelijkingsakkoord, waarmee het Rijk en de regio voor de komende jaren afspraken maken over hun inzet voor de ontwikkeling van de MRA. Het Verstedelijkingsconcept is het inhoudelijke deel van de Verstedelijkingsstrategie en vormt de basis van de bespreking in het Bestuurlijk Overleg tussen Rijk en regio over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT). De afgelopen twee jaar is met inbreng van alle MRA-deelnemers en diverse departementen gewerkt aan het Verstedelijkingsconcept MRA 2050. In september en november 2020 en in april 2021 zijn de raden en Staten in deelregionale sessies geïnformeerd over versie 1 van het Verstedelijkingsconcept en hebben ook de raden van Zaanstreek-Waterland input gegeven. Vervolgens hebben de raden voor de zomer van 2021 'wensen en opvattingen' kunnen inbrengen op de tweede versie van het verstedelijkingsconcept. Vanuit de gemeenteraad van Wormerland zijn de volgende 'wensen en opvattingen' ingebracht:

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)

- In het Verstedelijkingsconcept dient expliciet te worden vermeld dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten *onder meer door bouwen in de tweede lijn* * ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de Zaanoever
- In het Verstedelijkingsconcept zou expliciet melding moeten worden gemaakt van de doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland. Daarbij moet worden gedacht aan het versterken van de recreatieve mogelijkheden in de veenweidegebieden. *De veenweidegebieden lenen zich tevens uitstekend voor de functie van groene zone met koppelkansen op het gebied van klimaatadaptatie en versterking van de biodiversiteit.**
- Er dient op aan te worden gedrongen dat bij de versterking van de groene scheggen ook de groene scheggen in Zaanstreek-Waterland nadrukkelijk worden genoemd.
- Hoe verhoudt de stellingname *dat de afstand en reistijd tussen wonen en werken optimaal in balans moet zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft* zich tot de ervaringen die zijn opgedaan met werken op afstand in Coronatijd en tot de enorme druk op de woningmarkt en de beperkt beschikbare potentiele bouwlocatie.
- De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn vanuit toeristisch/recreatief oogpunt interessante gebieden die kunnen bijdragen aan een spreiding van het toerisme over de regio

(Amendement)*

Van het Verstedelijkingsconcept versie 2 naar de definitieve versie
De inbreng van de raden en Staten is verwerkt in de nu voorliggende derde versie van het verstedelijkingsconcept (zie de nota van beantwoording 'Wensen en opvattingen'). In algemene zin komt in het nu voorliggende Verstedelijkingsconcept de samenhang op MRA-niveau tussen wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, sociaal-maatschappelijke effecten, landschapsontwikkeling en energie beter terug dan in versie 2. Ook is in de nu voorliggende versie invulling gegeven aan een verdergaande integratie tussen een meerkernige metropool en het versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad en ontwikkelingen in het mobiliteitssyteem, het watersysteem, het ecologisch systeem en het energiesysteem. Tot slot geeft het definitieve Verstedelijkingsconcept ook meer samenhang en regie voor de uitvoeringsagenda in Zaanstreek-Waterland.

Voor wat betreft de door Wormerland ingebrachte 'wensen en opvattingen' kan worden geconcludeerd dat de punten allen in meer of mindere mate zijn verwerkt in het nu voorliggende Verstedelijkingsconcept. Het toevoegen van woningen in de kernen en linten wordt expliciet genoemd. Ook de Zaanoever wordt vermeld. De doorontwikkeling van de recreatieve structuur in de hele MRA staat centraal in het nu voorliggende Verstedelijkingsconcept. Dit geldt ook voor het waardevolle landschap waarbij de veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever (mede vanuit recreatief oogpunt) inmiddels ook expliciet worden genoemd in het Verstedelijkingsconcept. Hierbij staat in het definitieve Verstedelijkingsconcept ook dat de Veenweidegebieden zowel een belangrijke landschappelijke functie hebben als van belang zijn voor de klimaatadaptatie en de versterking van de biodiversiteit. Tot slot wordt de woonwerk-balans en het voorkomen van vervoersarmoede beter uitgeschreven.

Het BO Economie heeft eveneens t.a.v. de versie 2 van het Verstedelijkingsconcept 'wensen en opvattingen' gedeeld met het kernteam/de opstellers van de Verstedelijkingsstrategie. Ook dit heeft geleid tot nieuwe teksten en aanvullingen/aanscherpingen van bestaande teksten voor het Verstedelijkingsconcept. Opmerkingen t.a.v. het belang van ruimte voor werk en ren optimale woon-werkbalans

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
inclusief bereikbaarheid en voorzieningen zijn verwerkt en zullen ook leiden tot concrete afspraken in het Verstedelijkingsakkoord waaronder ook afspraken over het versterken van economische profielen. De verschillende delen van de regio hebben hun eigen specifieke economische profiel en deze profielen tellen op tot een compleet economisch spectrum, dat talent opleidt en aantrekt en op een aantal terreinen op een wereldwijd speelveld opereert. Teneinde in het voorjaar van 2022 tot de concrete afspraken te kunnen komen in het Verstedelijkingsakkoord over de onderwerpen uit het BO Economie, is nog afgesproken enkele aanvullende onderzoeken/verkenningen uit te voeren naar: - Het versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen - Slimme specialisatie van bestaande sectoren en clusters - De Balans van wonen-werken-voorzieningen-bereikbaarheid - Het sociaal-economisch karakter van de deelregio's (onderwijs- en arbeidsmarktvraagstukken spelen in al deze verkenningen een rol) **Het definitieve Verstedelijkingsconcept** Op 3 november jl. heeft de Rijk-regio stuurgroep Verstedelijkingsstrategie ingestemd met het definitieve Verstedelijkingsconcept en de nota van beantwoording 'wensen en opvattingen raden en Staten'. Zie bijlage B4 onderaan dit raadsvoorstel voor een (meer uitgebreide) ambtelijk opgestelde samenvatting. Het definitieve Verstedelijkingsconcept wordt nu voorgelegd aan raden en Staten. Gevraagd wordt om het Verstedelijkingsconcept en de daarin vermelde (uitwerking van de) ambities te onderschrijven: a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei. b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus. c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken. d. Meer balans brengen in wonen en werken. e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving. f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen. g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen. h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap. i. De regio klimaatadaptief inrichten. j. De biodiversiteit vergroten. De definitieve Rijk-regio Verstedelijkingsstrategie wordt integraal onderdeel van de Omgevingsagenda Noordwest Nederland (uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie), die in het voorjaar van 2022 wordt vastgesteld. **Voorstel** Door het onderschrijven van het Verstedelijkingsconcept bepalen de raden en Staten de gezamenlijke koers. Een gedeeld beeld van het Rijk en de regio over de toekomst van de MRA is de noodzakelijke basis voor afspraken over een gezamenlijke inzet en de investeringen die daarmee gepaard zullen gaan.

Alternatieven (incl. argumenten)
N.v.t.

Alternatieven (incl. argumenten)

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
N.v.t.

Financiële gevolgen	
Dit besluit heeft geen financiële consequenties. Over eventuele noodzakelijke investeringen voor uitvoering van het Verstedelijkingsconcept vanuit Wormerland vindt op dat moment besluitvorming plaats in het college en/of de raad.	
Kosten/opbrengsten	N.v.t.
Dekking binnen begroting?	N.v.t.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
N.v.t.

Communicatie
• Na onderschrijving van het verstedelijkingsconcept in de raden en Staten wordt in overleg/ samenwerking met het Rijk gewerkt aan de uitvoering. Een voorstel voor de governance voor uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie is in de maak. • Afspraken over investeringen worden gemaakt in het BO MIRT. • De raden en Staten worden structureel betrokken bij de verdere uitvoering.

Participatie
Het Verstedelijkingsconcept is niet opgesteld met bewoners. Raden en staten zijn wel betrokken geweest bij het proces van opstellen door onder andere presentaties en werksessies in de deelregio's en de mogelijkheid om wensen en opvattingen in te brengen op de tweede versie van het verstedelijkingsconcept.

Juridische aspecten en beleidskader
- Het convenant 'Versterking samenwerking Metropoolregio Amsterdam' (6 maart 2017). - De Samenwerkingsovereenkomst Zaanstreek - Waterland (2019).

Juridische aspecten en beleidskader
- De recent vastgestelde Samenwerkingsafspraken: De samenwerking binnen de MRA betreft een informele bestuurlijke samenwerking. Er is geen sprake van een aparte bestuurslaag. De MRA-Samenwerkingsafspraken zijn ook niet gelijk aan die van een gemeenschappelijke regeling op basis van de Wgr, zoals een GGD of een Veiligheidsregio. De MRA-samenwerkingsafspraken horen bij een informele bestuurlijke samenwerking. De MRA is immers geen juridische entiteit en heeft geen mogelijkheden om bindende besluiten te nemen. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de democratische organen: de raden en de Staten. Het mandaat voor besluitvorming blijft nadrukkelijk bij deze individuele bestuursorganen.

Duurzaamheid en klimaataspecten
In het Verstedelijkingsconcept wordt ook uitgebreid ingegaan op duurzaamheid en klimaataspecten: De MRA moet worden aangepast aan en voorbereid zijn op klimaatveranderingen, het gebruik van eindige grondstoffen drastisch te worden teruggebracht (circulariteit) en emissies van CO2 en andere broeikasgassen moeten worden teruggedrongen. Het gaat hier ook om een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,

A.J. Michel-de Jong

Bijlage B4 Samenvatting van het Verstedelijkingsconcept versie 3

Inleiding
Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen gezamenlijk afspraken maken over de ontwikkeling van de MRA op middellange (2030) en lange termijn (2050). Daartoe werken zij samen aan een integrale Verstedelijkingsstrategie voor de MRA, die als gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland.

De Verstedelijkingsstrategie
De Verstedelijkingsstrategie bestaat uit een Verstedelijkingsconcept (incl. fasering op hoofdlijnen), een investeringsstrategie en een Verstedelijkingsakkoord, waarmee het Rijk en de regio voor de komende jaren afspraken maken over hun inzet voor de ontwikkeling van de MRA.

De Verstedelijkingsstrategie wordt op landelijk niveau ter vaststelling aangeboden aan Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar 2022. Voorafgaand hieraan worden raden en Staten verzocht het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven en daarmee de intentie uit te spreken deze gezamenlijke koers voor de regio te vertalen in de toekomstige eigen beleidsinstrumenten.

Het Verstedelijkingsconcept en de ambities van de MRA
Het Verstedelijkingsconcept is de inhoudelijke basis van de Verstedelijkingsstrategie en samen opgesteld door het Rijk en de regio. Het Rijk en de regio willen gezamenlijk de grote opgaven oppakken, waar de MRA de komende jaren voor staat: de woningbouwopgave, de overgang naar duurzame energie en warmte, klimaatadaptatie en een sterke economie in een gezond leefklimaat voor mens, plant en dier. Daartoe bouwt de MRA aan steden en samenlevingen. De MRA wil als daily urban system met 2.5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1.5 miljoen banen de meest inventieve regio van Europa worden zijn met de best opgeleide bevolking; een metropoolregio van grote klasse en met een menselijke maat

Verder is het de ambitie is om iedereen in de MRA een gezonde leefomgeving te bieden door te investeren in een omgeving die inwoners beschermt tegen milieudruk en die de mentale en fysieke gezondheid bevordert. Beschermen van de gezondheid betekent in de eerste plaats maatregelen tegen geluidsbelasting en luchtvervuiling in de woon- en leefomgeving. In de tweede plaats gaat het ook om verkeersveiligheid en de bescherming tegen wateroverlast en hittestress. In de derde plaats ligt er een indirecte relatie tussen gezondheid en de energietransitie en circulaire economie. In de vierde plaats is er een sterke relatie tussen gezondheid en een slechte woningkwaliteit (schimmel, rotte fundering), die ook kan leiden tot energiearmoede. Daarmee zijn gerichte acties om woningen in bepaalde wijken te verduurzamen niet alleen van belang om de energietransitie te stimuleren, maar ook om gezondheidswinst te behalen. Tot slot wordt de gezondheid van mensen bevorderd door een ruimtelijke inrichting die uitnodigt tot bewegen, ontspannen en ontmoeten en tot actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen).

Met het Verstedelijkingsconcept willen Rijk en regio de onderstaande 10 ambities bereiken:

a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
d. Meer balans brengen in wonen en werken.

e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.
g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
i. De regio klimaatadaptief inrichten.
j. De biodiversiteit vergroten.

Een meerkernige ontwikkeling
In de eerste plaats worden de eerder genoemde ambities nagestreefd via een meerkernige ontwikkeling van de MRA met Amsterdam als kernstad en op korte afstand een aantal nieuwe en historische steden en karakteristieke dorpen, en daartussen een aantrekkelijk en bijzonder gevarieerd aaneengesloten landschap met veel open water. Het is van belang om de kwaliteiten van alle steden en dorpen in de MRA optimaal te benutten. Door een samenhangende verdeling van woningbouw, arbeidsplaatsen en voorzieningen worden alle afzonderlijke delen van de metropoolregio versterkt.

Bij de meerkernige ontwikkeling staat een evenwichtige woon-werkbalans en een divers woningaanbod (prijs, grootte, type, woonmilieu) centraal zodat de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio wordt bestendigd en wordt voorkomen dat een deel van de inwoners wordt weggedrukt. Het sociaal-maatschappelijk evenwicht in de MRA is van belang en dient verder te worden verbeterd. Daarbij wordt gedacht aan:

- functiemenging en het verbeteren van wijken door woningbouw en transformatie;
- het verbeteren van sociaal-maatschappelijke kansen, sociale cohesie en leefbaarheid in kwetsbare wijken door onder andere voorzieningenplanning;
- het verbeteren van sociaal-economische kansen in kwetsbare wijken door een betere bereikbaarheid van banen (de reis tussen woon- en werkplaats voor praktisch geschoolden moet niet te lang en/of te kostbaar worden omdat anders vervoersongelijkheid ontstaat tussen de lagere en de hogere inkomensgroepen).

In vier gebieden in de MRA werken Rijk en regio in het kader van het zogenaamde Programma Leefbaarheid en Veiligheid samen aan de hiervoor genoemde stedelijke vernieuwing. Binnen de deelregio Zaanstreek-Waterland gaat het om Zaandam Oost.

De bouwopgave tot 2030
Om de verwachte bevolkingsgroei in de MRA tot 2050 met bijna 700.000 inwoners te kunnen huisvesten hebben het Rijk en de regio afgesproken tot 2030 175.000 woningen te bouwen waarbij het streven is de bouwproductie tot 2030 zelfs te verhogen tot 220.000 woningen. De verwachting is dat er tot 2030 relatief veel appartementen en eengezinswoningen in woonwijken nodig zijn. Daarbij is er in toenemende mate vraag naar gemengde (hoog)stedelijke woonwerkmilieus. Tot 2030 wordt daarom gefocust op ov-knooppunten, de stadsharten en de kernen buiten Amsterdam. In de deelregio Zaanstreek-Waterland -die in het Verstedelijkingsconcept wordt getypeerd als Hollandser dan Hollands, met prachtige veenweidegebieden, eeuwenoude dijken en molens, weilanden en historische lintdorpen- zijn daarvoor het Hembrugterrein/Achtersluispolder als toekomstig woonwerkmilieu en de stadsharten van Purmerend en Zaanstad in beeld. De daarmee gepaard gaande eventueel noodzakelijke verplaatsing van bedrijven wordt uitgewerkt in een regionale bedrijventerreinenstrategie waarbij voor wat betreft de deelregio Zaanstreek-Waterland melding wordt gemaakt van de Baanstee (Purmerend/Edam-Volendam). Een klein deel van de woningbouwproductie vindt plaats in uitbreidingswijken. Woningbouw bij kleine kernen en aan dorpslinten blijft binnen de geldende regimes mogelijk om de leefkwaliteit in deze kernen en linten in stand te houden: het behoud van winkels, openbaar vervoer en/of andere voorzieningen. Deze geldende regimes (i.c. het in de Provinciale Omgevingsverordening genoemde beschermingsregime van het Bijzonder Provinciaal Landschap) maken op dit moment het wonen in de tweede lijn onmogelijk.

Veel ontwikkellocaties kunnen door gemeenten gerealiseerd worden, zonder dat Rijk-regio-samenwerking nodig is. Dat geldt niet voor de eerder genoemde ontwikkelingen nabij ov-knooppunten, de stadsharten en de grote ontwikkellocaties. In het Verstedelijkingsakkoord worden afspraken gemaakt over de Rijk-regio inzet op deze gebiedsplannen.

De bouwopgave na 2030
Vooralsnog wordt uitgegaan van een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050. De nieuwbouwvraag lijkt zich ook na 2030 te concentreren op (hoog)stedelijke milieus, met een groot aandeel woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens die dichtbij voorzieningen, werk en openbaar vervoer willen wonen. Vijftig procent van de totale woningbouwopgave van de MRA zal uiteindelijk op Amsterdams grondgebied landen.

Het groenblauwe netwerk
In de tweede plaats wordt geïnvesteerd in het groenblauwe netwerk in en om de stad. Het gevarieerde en samenhangende, aaneengesloten landschap dat zich doorzet tot diep in de stedelijke gebieden, is een unieke, onderscheidende kwaliteit van de MRA. Sterke steden kunnen niet zonder sterk landschap. Een sterk landschap draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning en is productief als landbouwareaal. Het aaneengesloten landschap is essentieel voor het herstellen van de biodiversiteit. Een sterk landschap functioneert bovendien als leverancier van een aantal groenblauwe diensten, die stuk voor stuk van belang zijn voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zoals schone lucht, waterwinning voor de drinkwaterproductie, waterbuffering, verkoeling, energie en de mentale gezondheid die verbonden is aan een groene omgeving.

In de Verstedelijkingsstrategie wordt aangegeven dat het landschap in de deelregio Zaanstreek-Waterland hooggewaardeerd wordt vanwege het typische Hollandse karakter en de erfgoedwaarden die erin zijn vervat. De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn waardevolle landschappen. De Beemster heeft als agrarische droogmakerij de status van Unesco Werelderfgoed. Deze landschappen hebben ook een grote recreatieve betekenis. Die recreatiefunctie kan nog verder worden doorontwikkeld door bijvoorbeeld de bereikbaarheid van deze landschappen te verbeteren. Er wordt in de Verstedelijkingsstrategie ook aangegeven dat het landschap onder druk staat. De voornaamste oorzaak daarvan is de daling van de veenbodem. Via een gebiedsgerichte aanpak (het integraal gebiedsprogramma voor het landschap Laag-Holland) wordt van onderop gewerkt aan oplossingen. Dit zal waarschijnlijk nog vele jaren in beslag nemen. De veenweideproblematiek vraagt volgens de Verstedelijkingsstrategie ook om rijk-regio-inzet.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk is dat functionele ingrepen in het landschap ook de beleving vergroten en dat ingrepen, die de landschappelijke beleving moeten vergroten, ook andere doelen dienen. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt in vijf pijlers:

1. *Koesteren van en een kwaliteitsimpuls voor landschappen met bijzondere waarden (agrarisch, cultuurhistorisch, ecologisch)* zoals het Natuurnetwerk Nederland inclusief het Natura 2000 gebied, de Unesco-werelderfgoederen en de Bijzondere Provinciale Landschappen.
2. *Landschappelijke versterking* waarbij de landschappelijke versterking kan worden aangejaagd vanuit de behoefte aan gezondheidsbevordering, vanuit de groeiende recreatieve druk, vanuit waterrobuustheid of klimaatadaptatie of bijvoorbeeld vanuit duurzaamheidsambities zoals het beperken van de bodemdaling of de aanleg van nieuwe bossen.

3. *Aanleg van groene zones* ter verbetering van het functioneren van landschappelijke verbindingen en de ecologische verbindingen binnen het Natuurnetwerk Nederland.
4. *Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking* hetgeen bijvoorbeeld betekent dat parallel of anticiperend wordt geïnvesteerd in compensatie van de verloren gegane waarden, op of direct rondom de locatie of het tracé waar de landschappelijke kwaliteit wordt aangetast.
5. *Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur* bestaande uit de versterking en doorontwikkeling van de bestaande recreatieve structuur (o.a. door adequaat te reageren in geval van hoge recreatieve druk en door het verbeteren van de bereikbaarheid) en door te anticiperen op de toekomstige groei en de recreatieve behoefte van de bewoners waarvan de ontwikkeling van de Noorder IJplas als landschapspark een voorbeeld is.

Deze pijlers worden uitgewerkt via de volgende lijnen:

- Een kwaliteitsimpuls voor het Natuurnetwerk Nederland inclusief het Natura 2000 gebied.
- Het behoud en de versterking van de open landschappen tussen de stedelijke gebieden in en zorgen dat ze voor iedereen (binnen 15 minuten fietsen) bereikbaar en toegankelijk zijn.
- Ruimtelijke ontwikkelingen landschapsinclusief realiseren.
- Een recreatieve structuur in de MRA die het mogelijk maakt het landschap te beleven.

Binnen de deelregio Zaanstreek-Waterland wordt dit in de Verstedelijkingsstrategie vertaald naar het beter bereikbaar maken van de veenweidegebieden, de droogmakerijken en de Zaanoever ter versterking van de recreatieve functie.

De wisselwerking met systemen van mobiliteit, ecologie, water en energie
In de derde plaats zal de meerkernige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen en de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk in en om de stad plaatsvinden in wisselwerking met de systemen van mobiliteit, ecologie, water en energie. Door de woon- en werkmilieus klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen, dragen ze ook bij aan de doelstelling van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Het mobiliteitssyteem
Op het terrein van mobiliteit wordt ingezet op een mobiliteitstransitie om de MRA bereikbaar en de steden leefbaar te houden. Tevens wordt ingezet op een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Daartoe is een Mutimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (MTB 2040) in ontwikkeling gericht op (a) het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei, (b) één samenhangend, multimodaal systeem en (c) een mix van maatregelen en investeringen in netwerken van fiets, openbaar vervoer (metro, HOV -zoals de te realiseren HOV ZaanIJ-, filevrij busverkeer en mogelijk tram/lightrail), auto en hubs. Onderdeel van het multimodale netwerk zijn ringen van regionale hubs langs de corridors richting Amsterdam om autoverkeer naar de hoofdwegen vroegtijdig af te vangen en om over te stappen op (e-)fiets en HOV. Slim verstedelijken, via de meerkernige ontwikkeling en gemengde woonwerkmilieus op vooral binnenstedelijke ontwikkelingslocaties bij belangrijke ov-locaties draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. Ten slotte is het vanuit vervoersarmoede de opgave om bij de mobiliteitstransitie de betaalbaarheid en kwaliteit van openbaar vervoer, de kwaliteit van fietsvoorzieningen en spreiding van werkgelegenheid in de regio te versterken en zo vervoersongelijkheid tegen te gaan.

Het ecologisch systeem
Een toekomstbestendig ecologisch systeem draagt in de eerste plaats bij aan de ambitie om de biodiversiteit te vergroten. Een vitale natuur draagt daarnaast ook bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zowel binnen de stad als daarbuiten. In

het kader van een toekomstbestendig ecologisch systeem wordt tot 2027 gewerkt aan de afronding van het Natuur Netwerk Nederland, waaronder de Natura 2000-gebieden. Ook wordt gewerkt aan (nieuwe) ecologische verbindingen (zoals die tussen de Zaanstreek en het IJmeer (via Waterland)) en aan een natuurinclusieve samenleving met meer aandacht voor en zo nodig herstel van de biodiversiteit. Bij alle stedelijke ontwikkelingen is het de bedoeling om de regio klimaatadaptiever, natuurinclusiever en waterrobuuster te maken.

Het watersysteem
Het watersysteem zit aan zijn limiet. Er is meer ruimte nodig voor een natuurlijk waterbeheer (naast het technische watermanagement) op alle schaalniveaus (van de straat tot het nationale watersysteem). Dat vraagt om een waterrobuuste en klimaatbestendige/klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Het gaat hierbij om de sturende rol van water in de ruimtelijke ordening en om het vasthouden (en bergen) van water, het zorgen voor voldoende drinkwater, het verbeteren van de waterkwaliteit en het zodanig inrichten van de omgeving dat de gevolgen van wateroverlast en overstroming zoveel mogelijk beperkt blijven, ook na 2050. Partijen in de MRA willen binnenkort een intentieovereenkomst 'klimaatbestendige nieuwbouw' ondertekenen met daarin een basisveiligheidsniveau waar nieuwbouw minimaal aan zou moeten voldoen.

Het energiesysteem
Op het terrein van de energievoorziening wordt toegewerkt naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem. Dat is een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, dat kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert met grootschalige energieprojecten zoals aanlanding of elektrificatie en daarbij een stabiele energievoorziening en gezonde leefomgeving waarborgt. Hoe de energievoorziening eruit zal zien in de periode 2030-2050 is nu nog onduidelijk. Wel worden voor de langere termijn nu reeds de volgende ruimtelijke keuzes gemaakt:

1. Bij de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkellocaties wordt de capaciteit van de energie-infrastructuur meegewogen.
2. Grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie wordt gewonnen.
3. Strategische ruimtereserveringen zijn mogelijk als een locatie/gebied een rol kan gaan spelen in het toekomstige energiesysteem.

Op de korte termijn wordt bovenop de verwachte ontwikkelingen voor 2030 (het Basispad) ingezet op no regret-maatregelen zoals het aanleggen van nieuwe onderstations, lokale (wijk)opslag, de ontwikkeling van een regionale waterstofbackbone en bijvoorbeeld de ontwikkeling van warmtenetten.

Onderwerp
Onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

RV-nummer: 2022/06
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit
Het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 te onderschrijven met daarin de volgende ambities:

a. De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
b. Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
c. Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
d. Meer balans brengen in wonen en werken.
e. Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
f. Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.
g. De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
h. Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
i. De regio klimaatadaptief inrichten.
j. De biodiversiteit vergroten.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2021

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

V V D

G R O E N L I N K S **C D A**

P V D A

D 66

AMENDEMENT: Speerpunten Beeldkwaliteitsplan Zaanoever ontwikkeling

Onderwerp: strategische beeldkwaliteit verdieping twee locaties binnen de Zaanoever ontwikkeling.

De raad van de gemeente Wormerland in vergadering bijeen d.d. 8 februari 2022

Constaterende dat:

- Als vervolg op de motie van 30 juni 2020 de raad zich op 31 maart 2021 tijdens een Expertmeeting uitgebreid heeft laten informeren over de stappen en processen binnen ruimtelijke ontwikkelingen;
- Vervolgens door de raad een werkbezoek is afgelegd op 30 oktober 2021 aan de Zaanoever, van Bartelsluis tot Prins Clausbrug, met een discussie over kansen en mogelijkheden;
- De raad over de lopende ontwikkelingen binnen het Zaanoever gebied nadien is geïnformeerd;
- De Gemeente binnen de MRA, medeverantwoordelijkheid draagt voor woningbouw en de daaraan gekoppelde bouwopgave, ook omwille van starters in alle leeftijden, koop en huur, zoals we in zienswijzen aan de MRA regelmatig hebben doen blijken,
- De inspraakprocedure van de Ontwerp- Omgevingsvisie is afgerond. Vaststelling van de Omgevingsvisie aan de raad is voorgelegd. Na vaststelling van de Omgevingsvisie de Structuurvisie Wormerland wordt ingetrokken.
- Transformatie van de Zaanoever in hoofdlijnen genoemd staat met verwijzing naar een toekomstig Masterplan/Visie op transformatie Zaanoever. Ontwikkeling van de Zaanoever in samenhang met Zaanstad dient te geschieden, waarvoor een Stedenbouwkundige Visie Zaanoever zal worden ontwikkeld.
- Het ontwerp- beeldkwaliteitsplan Zaanoever thans aan de Raad is aangeboden en vervolgens voor inspraak zal worden aangeboden.
- De gemeenteraad hecht aan een vervolg inspraak ronde.

Overwegende dat:

- Het beeldkwaliteitsplan is voortgekomen uit de Ontwikkelingsvisie Zaanoever “Samen Schakelen’; deze ontwikkelingsvisie Zaanoever is op 26 februari 2019 door de gemeenteraad vastgesteld.
- Het beeldkwaliteitsplan richt zich alleen op de beeldkwaliteit van de Zaanoever en fungeert als onderlegger voor alle toekomstige plannen. Het is geen regiedocument met een bepaalde vorm van grondbeleid, alsook geen stedenbouwkundig ontwerp.
- Navolgende aspecten in de uitgezette koers/uitgangspunten in het ontwerp beeldkwaliteitsplan verdienen nadere aandacht:
  - De bestaande industrie is van belang, maar substantiële uitbreiding van de industrie met het oog op toekomstige woningbouw is niet wenselijk.
  - Tot het verdwenen erfgoed behoren nadrukkelijk de 15 verdwenen molens. Terugkeer van 1 van de molens behoort tot de mogelijkheden.
  - Qua gebouwtypes speelt het industriële complex ook een rol, maar innovatie is van belang met aandacht voor alternatieve woningen, introductie van nieuwe woonvormen en combinaties van wonen/werken.
  - Qua bakstenen en materiaal is nieuwe architectuur, zoals houtbouw van belang.
  - Wonen op de Zaan niet uitgaan van bestaande, maar met oog voor innovatieve vormen van bijvoorbeeld watervilla’s.
  - In de koers en uitgangspunten meenemen het tegengaan van verfrommeling in algemene zin, qua hallen/dozen/schuttingen/containers. Kwaliteit moet leidend zijn.

- Vooruitlopend op het Masterplan/Visie op transformatie Zaanoever de raad reeds nu een richting wil geven voor de ontwikkeling van 2 locaties voor woningbouw:
  - in de bedrijvenzone tussen Lassie en Olam/mogelijk een combinatie van wonen en werken
  - de randen rond het plan Zaandriehoek na verplaatsing van bedrijven

WIJZIGT HET BESLUIT BEHOREND BIJ RAADSVOORSTEL NR. 2022/7 D.D. 8-2-2022

Besluit
1. Te verwijderen.
Te vervangen door:
1. In te stemmen met het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever incl. navolgende aspecten qua koers/uitgangspunten:
- geen substantiële uitbreiding van bestaande industrie
- terugkeer van min. 1 molen als verdwenen erfgoed is mogelijk
- innovatie van woningbouw incl. alternatieve woningen, nieuwe woonvormen of woon/werk combinaties
- ruimte voor nieuwe materialen en baksteen woningbouw, in het bijzonder houtbouw
- ruimte voor innovatieve vormen van wonen op water, in het bijzonder watervilla's
- tegengaan van verrommeling in algemene zin, in het bijzonder hallen/dozen, schuttingen en containers met kwaliteit als uitgangspunt.

2 en 3 te handhaven

4. Te verwijderen

En gaat over tot de orde van de dag:

Namens fractie GroenLinks: Elly Fens

Namens fractie VVD: Fred Sanders

Namens fractie PvdA: Kees-Jan Kindt

Namens fractie CDA: Albert Stol

Namens fractie D66: Hans Kramer

VVD

GROENLINKS **CDA**

PVDA

D 66

AMENDEMENT: Speerpunten Beeldkwaliteitsplan Zaanoever ontwikkeling

Onderwerp: strategische beeldkwaliteit verdieping twee locaties binnen de Zaanoever ontwikkeling.

De raad van de gemeente Wormerland in vergadering bijeen d.d. 8 februari 2022

Constaterende dat:

- Als vervolg op de motie van 30 juni 2020 de raad zich op 31 maart 2021 tijdens een Expertmeeting uitgebreid heeft laten informeren over de stappen en processen binnen ruimtelijke ontwikkelingen;
- Vervolgens door de raad een werkbezoek is afgelegd op 30 oktober 2021 aan de Zaanoever, van Bartelsluis tot Prins Clausbrug, met een discussie over kansen en mogelijkheden;
- De raad over de lopende ontwikkelingen binnen het Zaanoever gebied nadien is geïnformeerd;
- De Gemeente binnen de MRA, medeverantwoordelijkheid draagt voor woningbouw en de daaraan gekoppelde bouwopgave, ook omwille van starters in alle leeftijden, koop en huur, zoals we in zienswijzen aan de MRA regelmatig hebben doen blijken,
- De inspraakprocedure van de Ontwerp- Omgevingsvisie is afgerond. Vaststelling van de Omgevingsvisie aan de raad is voorgelegd. Na vaststelling van de Omgevingsvisie de Structuurvisie Wormerland wordt ingetrokken.
- Transformatie van de Zaanoever in hoofdlijnen genoemd staat met verwijzing naar een toekomstig Masterplan/Visie op transformatie Zaanoever. Ontwikkeling van de Zaanoever in samenhang met Zaanstad dient te geschieden, waarvoor een Stedenbouwkundige Visie Zaanoever zal worden ontwikkeld.
- Het ontwerp- beeldkwaliteitsplan Zaanoever thans aan de Raad is aangeboden en vervolgens voor inspraak zal worden aangeboden.
- De gemeenteraad hecht aan een vervolg inspraak ronde.

Overwegende dat:

- Het beeldkwaliteitsplan is voortgekomen uit de Ontwikkelingsvisie Zaanoever "Samen Schakelen'; deze ontwikkelingsvisie Zaanoever is op 26 februari 2019 door de gemeenteraad vastgesteld.
- Het beeldkwaliteitsplan richt zich alleen op de beeldkwaliteit van de Zaanoever en fungeert als onderlegger voor alle toekomstige plannen. Het is geen regiedocument met een bepaalde vorm van grondbeleid, alsook geen stedenbouwkundig ontwerp.
- Navolgende aspecten in de uitgezette koers/uitgangspunten in het ontwerp beeldkwaliteitsplan verdienen nadere aandacht:
  - De bestaande industrie is van belang, maar substantiële uitbreiding van de industrie met het oog op toekomstige woningbouw is niet wenselijk.
  - Tot het verdwenen erfgoed behoren nadrukkelijk de 15 verdwenen molens. Terugkeer van 1 van de molens behoort tot de mogelijkheden.
  - Qua gebouwtypes speelt het industriële complex ook een rol, maar innovatie is van belang met aandacht voor alternatieve woningen, introductie van nieuwe woonvormen en combinaties van wonen/werken.
  - Qua bakstenen en materiaal is nieuwe architectuur, zoals houtbouw van belang.
  - Wonen op de Zaan niet uitgaan van bestaande, maar met oog voor innovatieve vormen van bijvoorbeeld watervilla's.
  - In de koers en uitgangspunten meenemen het tegengaan van verfrommeling in algemene zin, qua hallen/dozen/schuttingen/containers. Kwaliteit moet leidend zijn.

- Vooruitlopend op het Masterplan/Visie op transformatie Zaanoever de raad reeds nu een richting wil geven voor de ontwikkeling van 2 locaties voor woningbouw:
  - in de bedrijvenzone tussen Lassie en Olam/mogelijk een combinatie van wonen en werken
  - de randen rond het plan Zaandriehoek na verplaatsing van bedrijven

WIJZIGT HET BESLUIT BEHOREND BIJ RAADSVOORSTEL NR. 2022/7 D.D. 8-2-2022

Besluit
1. Te verwijderen.
Te vervangen door:
1. In te stemmen met het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever incl. navolgende aspecten qua koers/uitgangspunten:
- geen substantiële uitbreiding van bestaande industrie
- terugkeer van min. 1 molen als verdwenen erfgoed is mogelijk
- innovatie van woningbouw incl. alternatieve woningen, nieuwe woonvormen of woon/werk combinaties
- ruimte voor nieuwe materialen en baksteen woningbouw, in het bijzonder houtbouw
- ruimte voor innovatieve vormen van wonen op water, in het bijzonder watervilla's
- tegengaan van verrommeling in algemene zin, in het bijzonder hallen/dozen, schuttingen en containers met kwaliteit als uitgangspunt.

2 en 3 te handhaven

4. Te verwijderen

En gaat over tot de orde van de dag:

Namens fractie GroenLinks: Elly Fens

Namens fractie VVD: Fred Sanders

Namens fractie PvdA: Kees-Jan Kindt

Namens fractie CDA: Albert Stol

Namens fractie D66: Hans Kramer

BEELDKWALITEITSPLAN

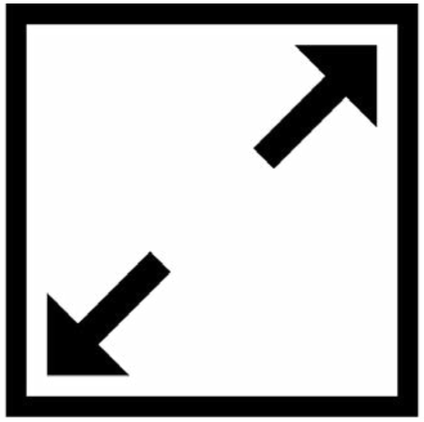
ZAANOEVER

WORMERLAND, DECEMBER 2021

Gemeente Wormerland

LEESWIJZER

DIGITAAL DOCUMENT
Dit document is uitdrukkelijk bedoeld om **digitaal** te worden gelezen en bestudeerd. Aangezien er veel gebruik wordt gemaakt van uitgelijnde afbeeldingen op opeenvolgende bladzijdes, wordt dit document het beste gelezen in **fullscreen modus** in een pdf viewer.



VOORWOORD

In de *Ontwikkelingsvisie Zaanoever 'Samen Schakelen'* heeft de gemeente Wormerland zich als doel gesteld om de Zaanoever in de komende twintig jaar te ontwikkelen tot een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied. Om deze ambitie waar te maken, is het allereerst van belang om inzicht te krijgen in de ruimtelijke identiteit van het gebied. Dit beeldkwaliteitsplan is precies met dit doel geschreven. Het benoemt de ruimtelijke kernkwaliteiten van de Zaanoever en geeft op basis daarvan richting en kaders aan nieuwe ontwikkelingen.

Het doel is om een realistisch beeld te schetsen van de huidige situatie, niet mooier en niet lelijker dan die is. Dat de Zaanoever potentie heeft, moge duidelijk zijn. Maar uit gesprekken met de inwoners van Wormerland bleek ook dat nog maar weinig mensen de aantrekkelijkheid van het gebied nu al ervaren. Ze hebben gelijk: de Zaanoever is op dit moment nog geen publieke plek. Het is een gebied met enorme fabrieken, braakliggende terreinen en koude materialen. Deze *hardheid* is geen knelpunt om op te lossen; het is de absolute essentie van de Zaanoever. De stalen kadewanden, de ruige rietkragen en de geur van de cacaoindustrie vormen het fundament waarop we in de komende decennia gaan doorbouwen.

Harold Halewijn
wethouder, portefeuille Zaanoever

INHOUD

1. INTRODUCTIE
De Zaanoever wordt in vogelvlucht geïntroduceerd.

2. ANALYSE EN WAARDESTELLING
De Zaanoever wordt op het niveau van Stedenbouw, Architectuur en Openbare Ruimte geanalyseerd. Hieruit volgt een waardenstelling die inzicht geeft in de kernwaarden en knelpunten van het plangebied.

3. KOERS
De analyse en waardestelling is het startpunt van dit document. Om deze ruimtelijke waarden naar uitgangspunten te vertalen, wordt er in dit hoofdstuk een algemene koers bepaald door middel van drie deelonderwerpen en de uitkomst van het participatietraject.

4. UITGANGSPUNTEN
Op basis van de kernkwaliteiten (H.2) en de koers (H.3) worden uitgangspunten bepaald voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

5. STRATEGIE
In dit hoofdstuk wordt kort uitgelegd hoe het beeldkwaliteitsplan zich verhoudt tot het volledige Zaanoeverproject.

6. BIJLAGEN

7. BRONVERMELDING

1

INTRODUCTIE

De Zaanoever wordt in vogelvlucht geïntroduceerd.

INLEIDING

Het voorliggende document benoemt de ruimtelijke kernkwaliteiten van de Zaanoever en stelt op basis daarvan uitgangspunten voor nieuwe ontwikkelingen. Het kwaliteitsdocument is opgesteld om:

- een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu tot stand te brengen;
- de ontwikkelende partijen te inspireren en vooraf informatie te geven over de beeldcriteria;
- de welstandscommissie een passend kader te bieden waarbinnen de toetsing van bouwplannen plaats vindt.

Het beeldkwaliteitsplan is bedoeld als inspirerend kader. Een kader met uitgangspunten voor toekomstige ontwikkelingen waarmee het gesprek gevoerd kan worden met ontwikkelaars.
Er is incidenteel ruimte om gemotiveerd af te wijken, mits er sprake is van een overtuigende kwaliteit en met gevoel voor de omgeving.
In dergelijke incidentele gevallen wordt expliciet aan de welstandscommissie voorgelegd of een uitzonderingssituatie vanwege de kwaliteit van het bouwplan gerechtvaardigd is.

Het beeldkwaliteitsplan zal worden toegevoegd aan het gemeentelijke welstandsbeleid en ook als zodanig worden vastgesteld.
In het kader van de nieuwe Omgevingswet is het noodzakelijk dat de gemeente Wormerland een visie opstelt over de ruimtelijke identiteit van de gemeente. De identiteit van de Zaanoever speelt daar een grote rol in. Vanzelfsprekend is het van groot belang dat een dergelijke visie breed wordt gedragen door de Wormerlanders zelf. Sterker nog, zonder een collectief idee over ruimte bestaat er geen ruimtelijke identiteit. Participatie heeft dan ook een belangrijke rol gehad in de Zaanoevervisie.

1. Schaalsmeerpolder
2. De Poel
3. Poelsluis
4. Clausbrug
5. Wormervelden
6. Bedrijventerrein Bruynvis
7. Zaanbocht
8. Zaandriehoek
9. Zaanwand
10. Zaanbrug
11. Bedrijventerrein Westerveer
12. Bartelsluisbuurt
13. Bartelsluisbrug
14. Engewormer

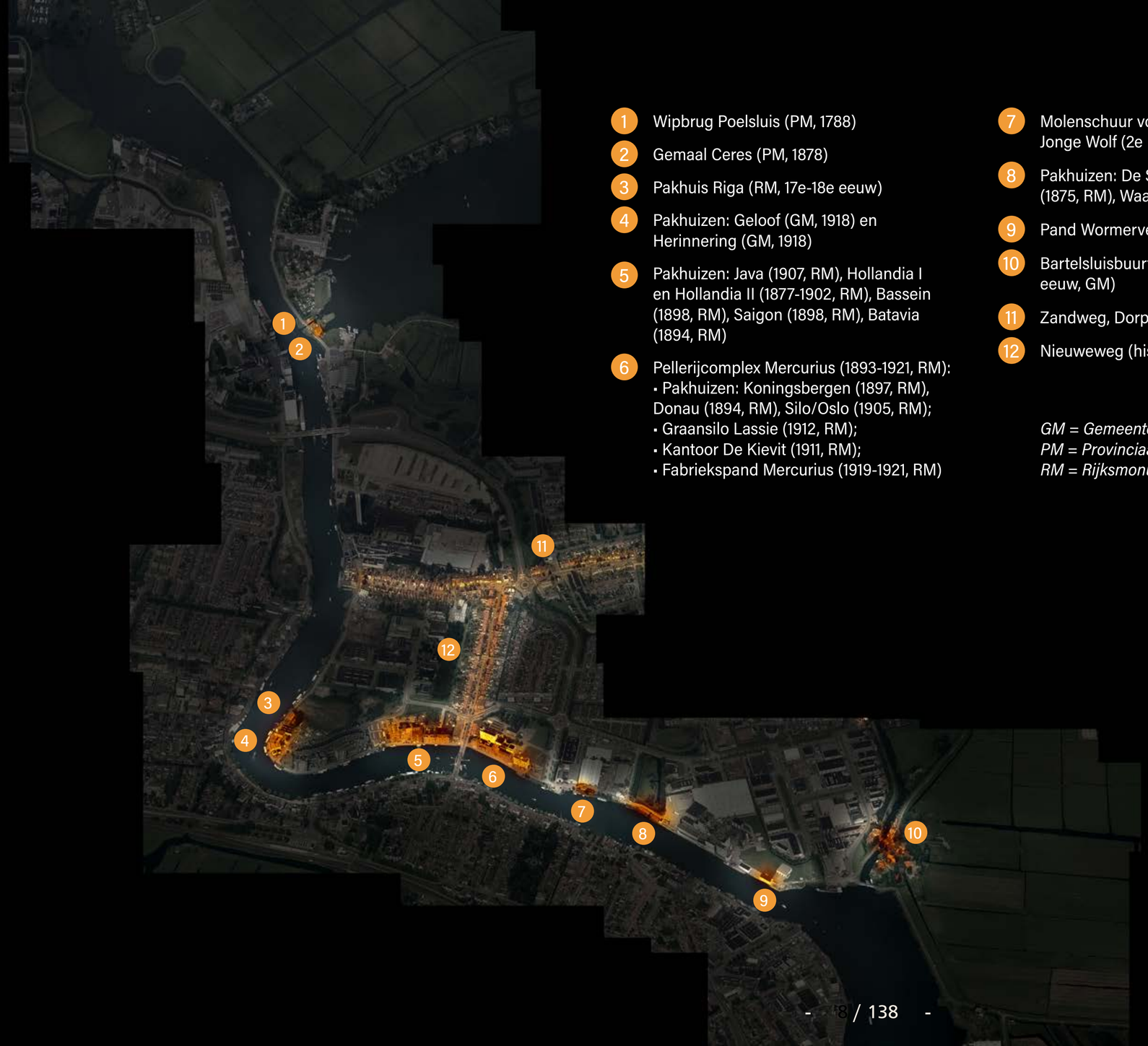
1.1 DE ZAAN IN VOGELVLUCHT

DE ZAAN IN BEWEGING

Op zo'n 16 km varen van het IJ in Amsterdam maakt de Zaan een opvallende bocht. Net iets ten noorden van deze 'Zaanbocht' (7) voer vroeger een veertje heen en weer. Deze bracht in de veertiende eeuw al boeren van Haarlem naar het lintdorpje Wormer en Purmerend.

Wormer is allang geen lintdorp meer, en het veertje van Wormerveer naar Wormer bestaat niet meer. Op de plek van de vroegere oversteek staat in Wormer nu een grote Amerikaanse cacaofabriek. Samen met een andere cacaogigant op bedrijventerrein Westerveer (11) produceren ze een cacaolucht die inmiddels kenmerkend is geworden in het gebied.

De Wormerlandse Zaanoever, die zich over ongeveer vier kilometer uitstrekt, is al eeuwenlang een plek van industrie. Sinds enkele tientallen jaren lijkt hier langzaam verandering in te komen. Tussen de bedrijfshallen staan nu ook woontorens, en verlaten pakhuizen hebben publieke bestemmingen gekregen.



1. Wipbrug Poelsluis (PM, 1788)
2. Gemaal Ceres (PM, 1878)
3. Pakhuis Riga (RM, 17e-18e eeuw)
4. Pakhuizen: Geloof (GM, 1918) en Herinnering (GM, 1918)
5. Pakhuizen: Java (1907, RM), Hollandia I en Hollandia II (1877-1902, RM), Bassein (1898, RM), Saigon (1898, RM), Batavia (1894, RM)
6. Pellerijcomplex Mercurius (1893-1921, RM):
   - Pakhuizen: Koningsbergen (1897, RM), Donau (1894, RM), Silo/Oslo (1905, RM);
   - Graansilo Lassie (1912, RM);
   - Kantoor De Kievit (1911, RM);
   - Fabriekspand Mercurius (1919-1921, RM)
7. Molenschuur voormalige oliemolen De Jonge Wolf (2e helft 17e eeuw, GM)
8. Pakhuizen: De Schepel (1875, RM), Maas (1875, RM), Waal (1880, RM)
9. Pand Wormerveer (1882, GM)
10. Bartelsluisbuurt, met Bartelsluis (17e eeuw, GM)
11. Zandweg, Dorpsstraat (historisch lint)
12. Nieuweweg (historisch lint)

GM = Gemeentelijk Monument
PM = Provinciaal Monument
RM = Rijksmonument

1.1 DE ZAAN IN VOGELVLUCHT

HISTORIE AAN HET WATER

Het industriële verleden van de Zaanstreek is nog altijd voelbaar door de overgebleven pakhuizen, silo's en fabrieken aan de kade. In Wormer zijn het de zware stenen pakhuizen uit de 19e en begin 20e eeuw die sterk de boventoon voeren. Enkele houten pakhuizen uit de Gouden Eeuw (3,7,8) zijn ook bewaard gebleven en vormen markante uitzonderingen op de reuzen van baksteen.
De vele molens die ooit langs de Zaan in Wormer stonden, zijn allemaal verdwenen. Ook dit is onderdeel van het verhaal van de Zaanoever, dat zowel periodes van economische bloei als zware tegenspoed heeft gekend.

De historische linten vertellen een ander verhaal. Zij zijn kenmerkend voor de ontstaansgeschiedenis van het lintdorp Wormer en de historische relatie met Wormerveer.

1 Cargill B.V.
2 Lassie B.V.
3 Olam B.V.

1.1 DE ZAAN IN VOGELVLUCHT

INDUSTRIEGIGANTEN

Wormer kent niet alleen een industriëel verleden: nog altijd is de Zaan de economische ader waarlangs grote bedrijven zich maar al te graag vestigen. In Wormer hebben drie industriegiganten een dominante positie aan de Zaan. Twee daarvan, Cargill B.V. en Olam B.V., zijn internationale grootmachten in de cacaoindustrie, beide in handen van buitenlandse eigenaars. Het derde bedrijf is Lassie B.V., dat al meer dan honderd jaar aan de Veerdijk gevestigd is.

De dominante positie van de industrie in Wormer staat haaks op de internationale trend van de-industrialisatie. Waar aan de andere kant van de oever de industriegebieden langzaam verkleuren, blijven de grote fabrieken in Wormer uitbreiden. De Zaanoever is dan ook geen nieuw NDSM-terrein; de machines langs de Zaan draaien nog altijd op volle toeren. De bedrijven, vaak met een lange geschiedenis aan de Zaan, vormen zowel het historische DNA als het kloppende hart van het gebied. De herbestemde Zaanwand daarentegen ademt wel degelijk een post-industrieel karakter. De toekomst van de grote industrieën aan de Zaan is van zeer grote invloed op het publieke karakter van de Zaanoever.

1. Kanocentrum Arjan Bloem
2. De Hofjes (restaurant/hotel)
3. Bezoekerscentrum De Poelboerderij (evenementen en vaarexcursies)
4. de Toren van Wormer
5. De Stoomhal (evenementen)
6. Pakhuis Batavia:
   - Batavia 1894 (grand-café)
   - Casino Batavia

1.1 DE ZAAN IN VOGELVLUCHT

EEN DAGJE WORMER

De Zaanoever in Wormerland laat zich op veel plekken nog niet omschrijven als een publiek gebied. Dit heeft voor een groot deel te maken met de prominente aanwezigheid van industrie aan de Zaan.

Een bijzondere uitzondering wordt gevormd door het stedelijke allure van de herbestemde pakhuizen aan de Veerdijk, waar zich meerdere publieke functies bevinden, zoals een grand-café met terras aan het water, een casino en een evenementenhal (4 & 5).

Veel potentie voor natuurrecreatie en watersport ligt er in de Poel, aan de noordkant van Wormer (1,2,3). De bereikbaarheid van de Poel is echter problematisch. Het gebied wordt afgesloten door Cargill, de N514 en Veenweidepark De Trickel (Natuurmonumenten). De Veerdijk vernauwt zich sterk na de Clausbrug, waardoor een route langs de Zaan gevaarlijk is voor langzaam verkeer.

1. Schaalsmeerpolder (droogmakerij, 1631, onderdeel van Wormer- en Jisperveld)
2. Veenweidepark de Trickel
3. Evenemententerrein De Groene Wig
4. Engewormer (droogmakerij, 1638)

1.1 DE ZAAN IN VOGELVLUCHT

GROENE FLANKEN

Wormer wordt aan twee kanten geflankeerd door droogmakerijen. Ten noorden ligt de Schaalsmeerpolder en ten zuiden de Engewormer. Beide zijn het relatief kleine droogmakerijen met een strak grid van afwateringsslootjes. Opmerkelijk genoeg was het juist het Wormer- en Jisperveld waar de eerste grootschalige industrie van het gebied zich ontwikkelde. Het zwaartepunt van de industrie verschoof naar de Zaanbocht tijdens de industriële revolutie, toen de fabrieken afhankelijk werden van de aanvoer van steenkool over de Zaan.

Veenweidepark de Trickel (2) wordt gebruikt voor educatie en excursies door de Poelboerderij. De ‘Groene Wig’ (3) is een restant van de originele veenverkavelingsstroken. Later is er een ovaalvormig grasveld tegenaan geplaatst, zodat het terrein geschikt werd voor evenementen, zoals de kermis.

1.1 DE ZAAN IN VOGELVLUCHT

NAAR DE ZAAN

De Zaan kan zonder twijfel bestempeld worden als de slagader van het gebied. Zowel ruimtelijk als economisch ligt er grote potentie aan de oever. Waar je ook bent in Wormer, de logische beweging is *naar de Zaan*.
De Zaan is daarentegen ook de plek van harde contrasten en zelfs conflicten. Zo ligt de historische Bartelsluisbuurt pal naast bedrijventerrein Westerveer, staat het monumentale pakhuis Wormerveer op het privéterrein van Olam B.V. en zijn er grote delen van de Zaan publiek ontoegankelijk.

Bij de ontwikkeling van de Zaanoever ligt de grote uitdaging in zowel het benutten van de kansen die liggen aan de oever, als het strategisch omgaan met de enorme contrasten. Dit beeldkwaliteitsplan richt zich op beide, daar waar het de ruimtelijke kwaliteit aangaat. Het plan beschrijft daartoe eerst de bestaande ruimtelijke kwaliteiten en schept vervolgens een beeld over hoe deze kwaliteiten het beste tot hun recht komen bij nieuwe ontwikkelingen aan de oever.

1.2 DEELGEBIEDEN

DRIE IDENTITEITEN

Om het Zaanoeverproject pragmatisch aan te kunnen pakken, is het plangebied in de *Ontwikkelvisie Zaanoever 'Samen Schakelen'* opgedeeld in drie deelgebieden. Elk deelgebied heeft zijn eigen ruimtelijke karakteristieken en daarmee een eigen identiteit. Dit wil niet zeggen dat er een harde grens getrokken moet worden tussen de deelgebieden. In dit beeldkwaliteitsplan zal juist ook rekening worden gehouden met de verbindende factoren tussen de deelgebieden. Daarnaast zal er aandacht worden geschonken aan de onregelmatigheden of tegenstrijdigheden binnen de deelgebieden zelf.

Op de volgende pagina's worden de drie deelgebieden en hun karakteristieken kort beschreven in hun huidige toestand. Na iedere beschrijving geeft een collectie van foto's een beeld van de huidige ruimtelijke identiteit.

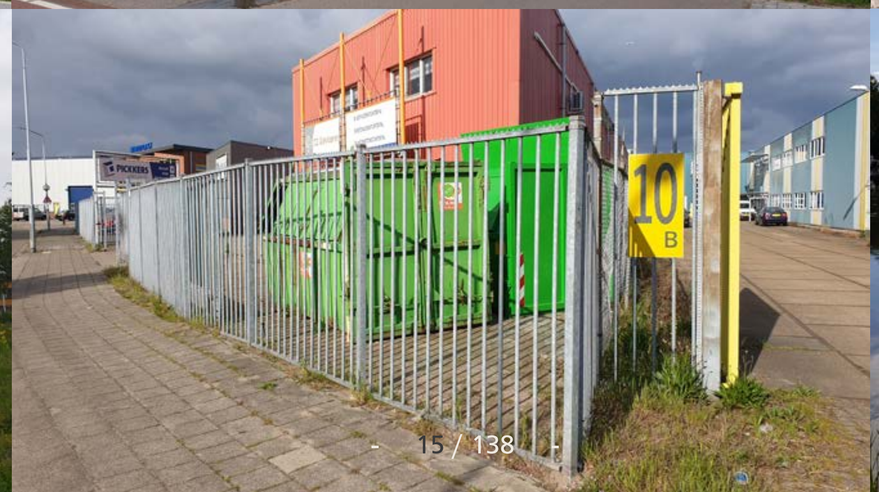
1.2 DEELGEBIEDEN

1. WORMERS WELKOM

Het deelgebied ‘Wormers Welkom’ bestaat hoofdzakelijk uit bedrijventerrein Westerveer en de Engewormer.
Op de scheidslijn van deze twee uitersten bevindt zich de historische Bartelsluisbuurt, met zijn karakteristieke Zaanse houten huisjes.
Sinds 2018 wordt autoverkeer om de Bartelsluisbuurt heen geleid dankzij de Bartelsluisbrug. Hierdoor werd het rustige en kleinschalige karakter van de Bartelsluisbuurt gewaarborgd.
Het contrast tussen het bedrijventerrein en het historische buurtje is nog altijd groot.

Een groot deel van Westerveer bestaat uit het terrein van de Olam cacaofabriek. Op dit terrein bevindt zich het gemeentelijke monument ‘Pakhuis Wormerveer’. Door zijn ligging op het fabrieksterrein kan de verweerde kolos momenteel niet publiek toegankelijk worden gemaakt.

De centrale as op het bedrijventerrein is de Papiermakerstraat. Deze straat eindigt bij het terrein van Olam. In de *Ontwikkelvisie Zaanoever ‘Samen Schakelen’* wordt voorgesteld om deze as door te trekken naar de Zaan.



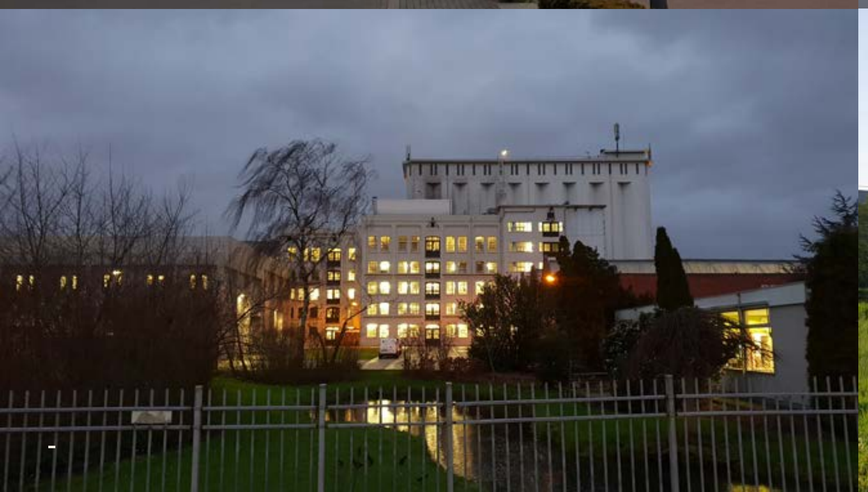
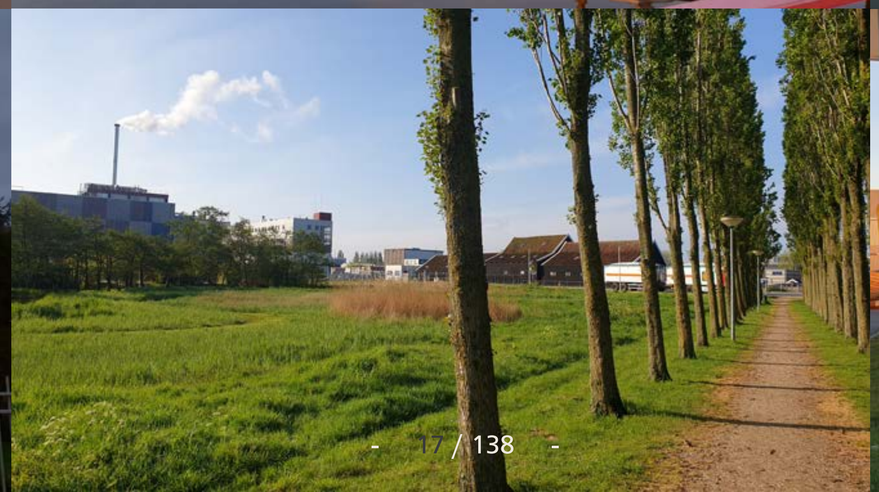
WORMERS WELKOM

1.2 DEELGEBIEDEN

2. ZAANSE ZAKEN

Het deelgebied ‘Zaanse Zaken’ heeft dankzij de historische Zaanwand het meest stedelijke karakter van de drie deelgebieden. De indrukwekkende bakstenen massa’s doen de gloriedagen van de rijstindustrie aan de Zaan herleven. Trotse gevels aan de Zaan zijn bekroond met de namen die terugvoeren tot de VOC-tijd. Op de punt van de Zaanbocht worden kleinere pakhuizen verbouwd, herbestemd en herbouwd. Achter de pakhuizen en fabrieken bevinden zich parkeerplaatsen en verrommelde terreinen met een hoge potentie om ontwikkeld te worden.
De houten pakhuizen Maas, Schepel en Waal liggen aan zowel ‘de Groene Wig’ als de Zaan, en hebben eveneens een hoge potentie om ontwikkeld te worden.

Zaanse Zaken is het gebied waar de historie van Wormer zich concentreert. De huidige ruimtelijke ontwikkelingen vinden vooral in dit gebied plaats. Het gebied vormt daarmee het zwaartepunt in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Wormer.

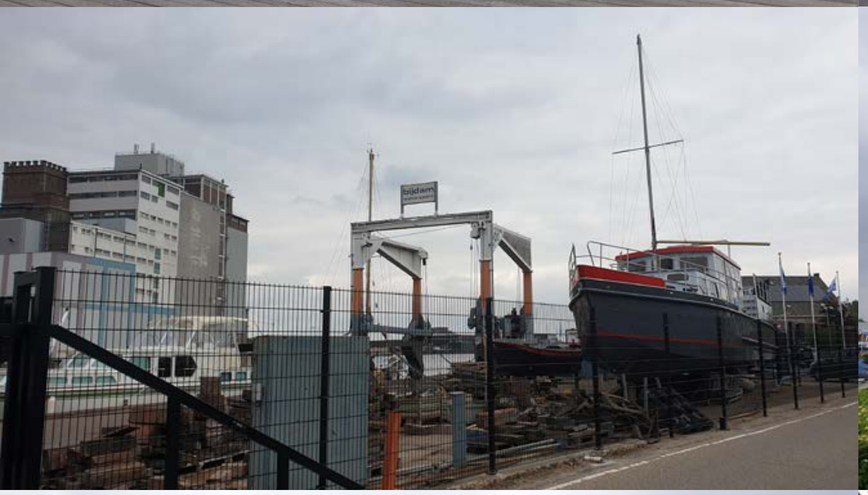
ZAANSE ZAKEN

1.2 DEELGEBIEDEN

3. RECREATIEVE RUST

Wormerland wordt in relatie tot de Metropoolregio Amsterdam veelal omschreven als een ‘groene gemeente’. Dit groene karakter komt bij uitstek tot uiting in het deelgebied Recreatieve Rust. In veenwijdepark De Trickel worden door de Poelboerderij excursies georganiseerd en in het Wormer- en Jisperveld broeden grote aantallen grutto’s, kieviten, tureluurs en kemphanen. Op de Poel kan worden gekanood en worden vaarexcursies gehouden door de Poelboerderij.

Maar met het groene karakter is niet alles gezegd over het deelgebied Recreatieve Rust. Wat zo eigen is aan dit gebied - en wat meteen ook heel Wormerland karakteriseert - is het contrast tussen het groen en de industrie. Hier speelt vooral de overkant van de Zaan een grote rol: de imposante Meneba fabriek domineert de ruimtelijke beleving tot ver in de Wormerlandse polder.
Daarnaast heeft wat kleinschalige nautische industrie een prominente positie aan de Wormerlandse kade.



RECREATIEVE RUST

2

ANALYSE EN WAARDENSTELLING

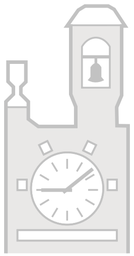
De Zaanoever wordt op het niveau van Stedenbouw, Architectuur en Openbare Ruimte geanalyseerd. Hieruit volgt een waardenstelling die inzicht geeft in de kernwaarden en knelpunten van het plangebied.

2

ANALYSE EN WAARDENSTELLING

STEDENBOUW

In dit gedeelte wordt de Zaanoever als geheel historisch en morfologisch geanalyseerd.



ARCHITECTUUR

OPENBARE RUIMTE

2.1 AANZICHT ZAANOEVER

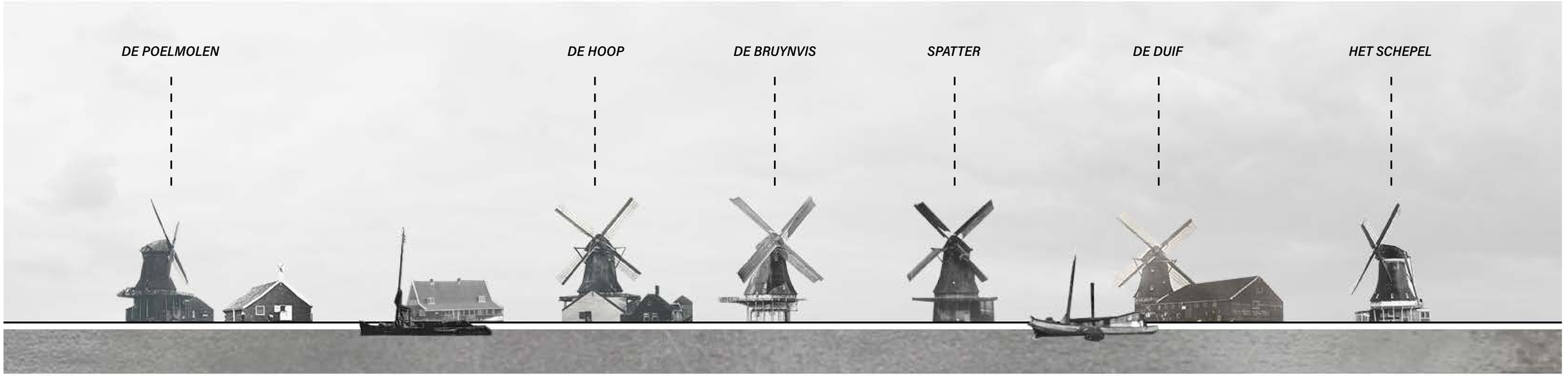
2019

TOEVAL
Wie vandaag de dag langs de Zaan loopt, ziet in Wormer een opeenvolging van oude stenen pakhuizen, woningen, bedrijfshalletjes, woontorens, houten schuurtjes, woonboten en grootschalige industrie. Alles staat in Wormer naast elkaar, geen contrast lijkt te groot. In deze aaneenschakeling van toevalligheden lijkt het enige verbindende element de Zaan zelf.

STRUCTUUR
Dit beeldkwaliteitsplan stelt een overkoepelende visie als doel. Dit begint bij het aanbrengen van structuur in de ontstaansgeschiedenis van de het gevarieerde en contrastrijke beeld aan de Zaan.

2.1 AANZICHT ZAANOEVER

1600



GOUDEN EEUW

In de Gouden Eeuw profiteerde de Zaanstreek optimaal van de scheepvaartindustrie. In de drooggelegde meren en aan de Zaan verrezen tientallen molens en fabrieken waarin de Jispers en Wormernezen dag en nacht beschuit bakten, traan kookten uit walvisvlees, hout zaagden voor de schepen, olie sloegen voor verf, en stijfsel maakten voor de witte boorden van rijke Amsterdammers. Het Wormer- en Jisperveld bloeide op tot het eerste industriegebied van Nederland.

INDUSTRIE IN HET VELD

Het is belangrijk om te benadrukken dat de molens niet alleen aan de Zaan werden gebouwd, maar vooral ook in de droogmakerijen landinwaarts. Molens zijn qua aandrijving vanzelfsprekend enkel afhankelijk van de wind. De absolute noodzaak van een positie aan de Zaan ontstond pas toen men overging op stoommachines. Die draaiden namelijk op kolen die aangevoerd werden over het water.

NAMEN ALS MARKERING

De vele molens waren in hun bouwvorm lastig van elkaar te onderscheiden. Om iedere molen herkenbaar te maken, werden ze gemarkeerd met een naam. Namen als “De Hoop” en “De Bruynvis” markeren zowel de plek als het verhaal van de streek. Dit maakt dat de namen nog altijd diep geworteld zijn in het gebied - vele zijn terug te vinden in plaatselijke gebouw- en straatnamen. Maar door het verdwijnen van de molens zijn de namen hun originele plaats kwijtgeraakt. Ze dwalen door het gebied.

+ KERNWAARDE
namen van verdwenen molens vertellen nog altijd het verhaal van de streek

2.1 AANZICHT ZAANOEVER

1900

NEERGANG
Na 1680 kent de industrie in Wormer en Jisp een enorme neergang, onder andere door de concurrentie van andere molens in het gebied, overstromingen, veepest en een verbroken relatie met de Amsterdamse markt. Terwijl de industrie aan de Zaanoever elders blijft groeien, worden vele molens in Wormer en Jisp afgebroken. Aan het begin van de 19e eeuw is de bevolking in 150 jaar gehalveerd van 2000 naar 1000 inwoners.

INDUSTRIËLE REVOLUTIE
Pas tegen het eind van de negentiende eeuw komt de industrie in de Zaanstreek tot hernieuwde bloei. Tegen die tijd waren stoommachines efficiënter geworden dan windmolens. De windmolens verdwenen uit het beeld en werden vervangen door fabrieken en pakhuizen, vaak met dezelfde naam als hun door wind gedreven voorgangers. Door de afhankelijkheid van de kolenaanvoer over de Zaan verdween de industrie uit het veld en concentreerde het zich langs de Zaan. De gebouwen worden in een samenhangende baksteenarchitectuur ontworpen, vaak door dezelfde architecten.

RIJSTINDUSTRIE
De Zaanwand aan de Veerdijk was voornamelijk bestemd voor de rijstindustrie. In de fabrieken werd rijst gepeld, en in de pakhuizen werd de rijst opgeslagen.
Twee grote firma's domineerden de kade. Beide vonden hun oorsprong bij de vermogende familie Laan. Bloemendaal & Laan bouwden het Hollandia complex (Batavia, Saigon, Bassein en Hollandia) en de firma Wessanen en Laan bouwden De Unie. De fabrieken deden dienst tot in de jaren '60.

+ KERNWAARDEN
Zaanwand toont samenhang en herinnert aan de gloriedagen van de rijstindustrie aan de Zaan

2.1 AANZICHT ZAANOEVER

2019

SLOOP EN NIEUWBOUW

Aan het begin van de jaren '80 staan veel pakhuizen leeg. Een groot deel van de vervallen Zaanwand wordt daarom gesloopt. Op de plaats van de pakhuizen worden vier woontorens en 'De Slinger' geplaatst. Iedere toren wordt anders vormgegeven, waardoor ze een opzichzelfstaand karakter krijgen. Daarnaast wijkt het architectonische idee van deze torens af van de Zaanwand. De pakhuizen zijn ontstaan door de bewerking van stenen massa's; de torens door de additie van losse elementen tot één expressief geheel.

CACAOGIGANTEN

Net als de rijstindustrie kent de cacaoindustrie een lange geschiedenis aan de Zaan. Zo vindt de fabriek van Olam zijn oorsprong in de cacaofabriek 'De Moriaan', in 1921 gestart door Wessanen en Laan. Vanaf de jaren '80 groeien de cacaofabrieken in Wormer uit tot grote multinationals. Beide worden overgenomen door buitenlandse bedrijven. De fabrieken worden uitgebreid met enorme hallen en tonen in hun fabrieksarchitectuur weinig samenhang met de overige bebouwing aan de Zaanoever.

INDUSTRIËLE IDENTITEIT

De Wormerlandse Zaanoever heeft zowel een industrieel heden als verleden. Het gevolg is een afleesbaar verhaal van economische pieken en dalen. Met de golven van de economie als belangrijkste drijfveer, is er langs de Zaan een verzameling van individuele gebouwen ontstaan. Zoals in de inleiding mooi is omschreven is "de *hardheid* en de contrasten tussen de gebouwen zijn geen knelpunt om op te lossen; het is de absolute essentie van de Zaanoever." De prioriteit van dit beeldkwaliteitsplan is dan ook respect te hebben voor de contrastrijke architectuur, hierop voort te borduren, en de verblijfskwaliteit van het gebied aan de Zaan te vergroten.

+ KERNWAARDEN
de hardheid en de contrasten tussen de gebouwen zijn geen knelpunt om op te lossen; het is de absolute essentie van de Zaanoever

2.2 GROENE ONDERLEGGER

De nevenstaande kaart toont in één oogopslag hoe de bebouwing in Wormer zich door de jaren heen heeft uitgebreid in het polderlandschap.

Wormer bestond tot 1889 voornamelijk uit één lint, de huidige Dorpsstraat (1). In het verlengde daarvan lag een zandweggetje (de huidige Zandweg) dat leidde tot het veertje naar Wormerveer (2). Langs de Veerdijk (toen nog de Wormerringdijk) stonden, binnen- en buitendijks, de molens. In 1889 werd de Zaanbrug gebouwd in verband met de industriële ontwikkelingen aan de Zaan. De Nieuweweg (3) verbond het oude lint met de Zaanbrug.
Het heeft tot ver in de twintigste eeuw geduurd voor de langgerekte veenwijdestroken werden volgebouwd met industrie aan de Zaan (4) en woonwijken in het achterland (5).

*Zie **bijlage #1** voor de stapsgewijze uitbreiding van de bebouwing in Wormer.*

< 1800
1800 - 1850
1850 - 1900
1900 - 1930
1930 - 1945
1945 - 1960
1960 - 1975
1975 - 1985
1985 - 1995
1995 - 2005
> 2005

+ KERNWAARDEN
linten als historisch-ruimtelijke dragers; hoge waarde Zaanwand

1930

2.3 MORFOLOGIE

RICHTINGEN IN HET LANDSCHAP

In het onderliggende landschap van de huidige bebouwing in Wormer is nog duidelijk de originele ontginningsstructuur af te lezen. Deze structuur is altijd op de Zaan gericht, in verband met de richting van de originele afwateringssloten.
Op het maaiveld is deze structuur goed af te lezen aan de zichtlijnen en assen die reiken tot de Zaan. Deze assen hebben een hoge potentie om de oever te beleven in het achterland.

In Wormer (de droogmakerijen niet meegerekend) zijn er drie richtingen in het landschap te herkennen. Daar waar die richtingen bij elkaar komen, ontstaan er twee driehoeken. De Zaandriehoek en de Groene Wig zijn nog altijd herkenbaar.

1850

+ KERNWAARDE
loodrechte assen hebben hoge potentie om Zaan met achterland te verbinden

2.3 MORFOLOGIE

BEELDBEPALENDE OBJECTEN WORMERVEER

De analyse van de Zaanoever in Wormerland kan zich niet beperken tot de kade aan de kant van Wormer. Vanaf de Wormerse kade is het vanzelfsprekend juist de Wormerveerse kant waar de blik op gericht is. Op de kaart hiernaast zijn daarom de belangrijkste blikvangende gebouwen aan de kant van Wormerveer rood gemarkeerd.
In de Zaanbocht gaat het om opvallende maar kleinschalige gebouwen met historische betekenis. ‘Op de flanken’ gaat het om grootschaliger industriële complexen.

1. Brokking

2. Meneba

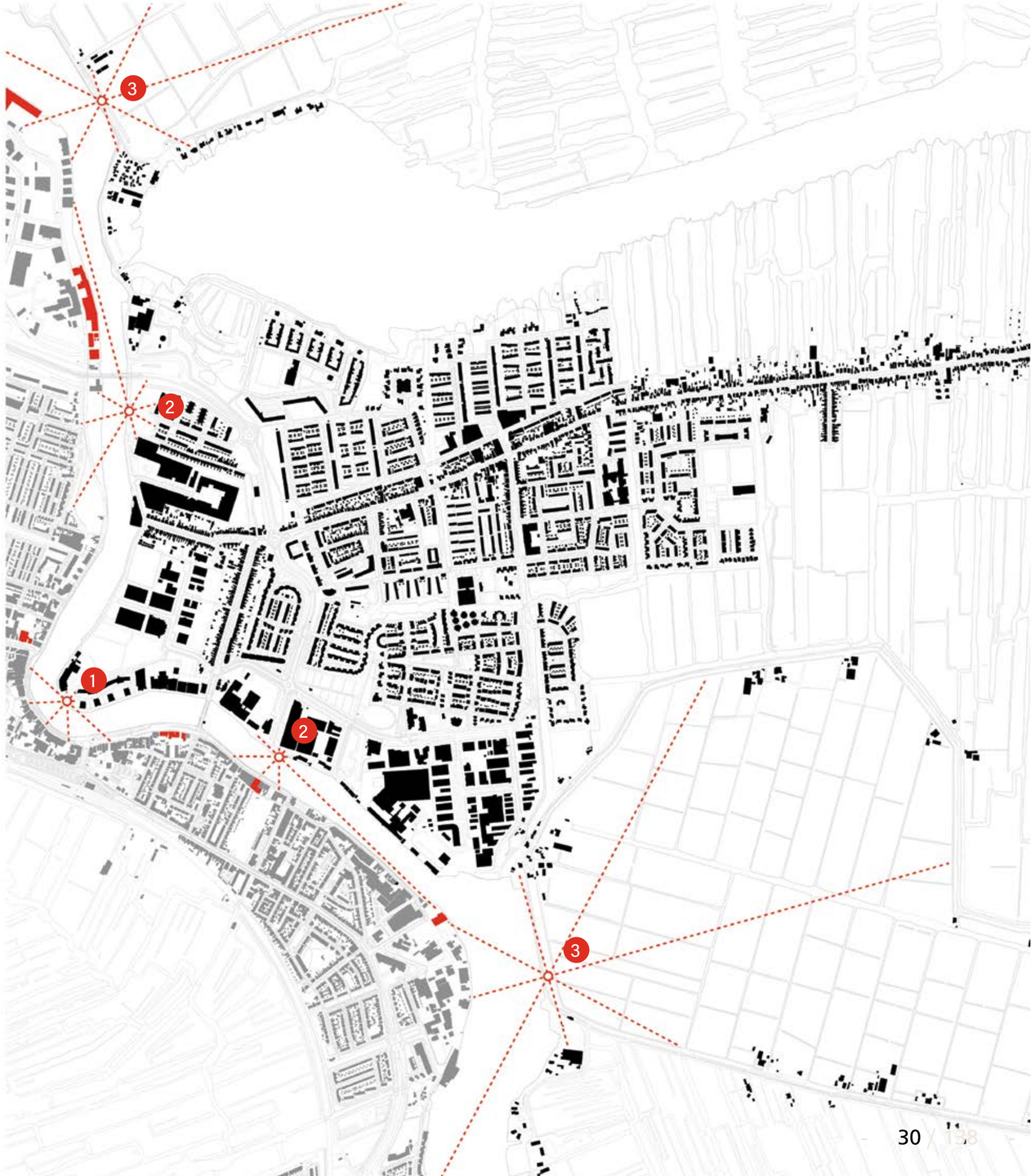
3. O.L.V. Geboorte kerk

4. directeurswoningen

5. pakhuis Amsterdam

6. de Adelaar

+ KERNWAARDE
beeldbepalende gebouwen in Wormerveer zijn belangrijke oriëntatiepunten in Wormer



2.3 MORFOLOGIE

RUIMTELIJKHEID ZAANOEVER

In een gebied dat in toenemende mate zal verdichten, is de Zaan, in zijn openheid, de ruimtelijke drager. Deze ruimtelijkheid wordt langs de oever op verschillende manieren ervaren. Deze verschillende ervaringen zijn op de kaart hiernaast verbeeld.

Op de punt van de Zaanbocht biedt de Zaan een 180º perspectief met relatief korte zichtlijnen naar de 'baai' aan de overzijde (1). De Zaan biedt hier openheid tegenover potentiele dichte bebouwing in de Zaandriehoek.

Beweegt men verder langs de oever, dan ontstaat er een perspectief in de lengte van de Zaan, dat zich richt op blikvangers als De Adelaar en de Meneba fabriek (2).

Beweegt men nog verder en bereikt men de Schaalsmeerpolder in het noorden of de Engewormer in het zuiden, dan verenigt de openheid van de Zaan zich met de openheid van het landschap (3). Daar komt nog bij dat de Zaan zich vanaf hier verbreedt. Een 360º perspectief biedt uitzicht op de Zaan, de fabrieken in Wormerveer en het uitgestrekte polderlandschap.

2.3 MORFOLOGIE

BEGELEIDING ZICHTLIJNEN
Zoals eerder gesteld, resulteert het onderliggende landschap in de Zaandriehoek in assen loodrecht op de Zaan. Anders gezegd, de beweging naar de Zaan wordt hier door de bebouwing begeleid. Idealiter eindigen de assen dan ook in een toegang tot de Zaan. Op twee plaatsen is dit momenteel niet mogelijk. Aan het einde van de Zandweg (1) wordt het uitzicht geblokkeerd door een gebouw van Cargill. Aan het einde van de Papiermakerstraat (3) wordt het zicht weliswaar niet geblokkeerd, maar de straat is niet doorgetrokken tot de Zaan, vanwege het terrein van Olam.
De Merckenrif (2) eindigt bij de punt van de Zaanbocht, maar wordt slechts aan één zijde begeleid. Begeleiding aan de andere zijde zou deze as sterker maken.

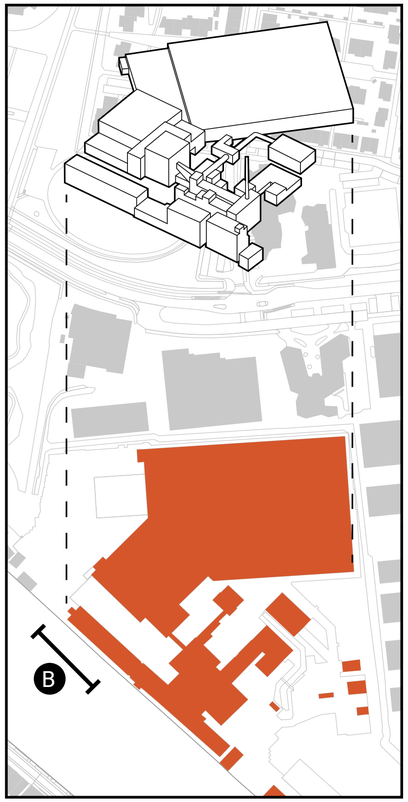
KNELPUNT
niet elke belangrijke as wordt op een goede manier begeleid tot de Zaan

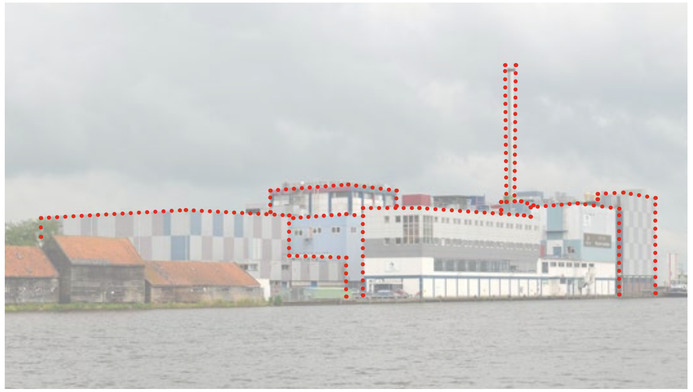
2.3 MORFOLOGIE

WANDEN LANGS DE ZAAN
Wanneer je over de Zaan vaart en Wormer vanaf het zuiden binnenkomt, verschijnt er een bebouwingswand aan de rechterzijde. Daar komt bij dat de Zaan zich hier versmalt, waardoor het idee van een ‘gang’ opgeroepen wordt. Maar waar de wand aan de kant van Wormerveer aaneengesloten doorloopt, wordt hij aan de kant van Wormer te vaak onderbroken.
Dit heeft deels te maken met het slopen van een groot deel van de Zaanwand in de jaren ‘80, maar voornamelijk komt het door braakliggend land of bebouwing die niet frontaal aan het water is geplaatst. Er ligt een opgave om de Zaanwand aan te helen en te verlengen, daar waar nodig.

KNELPUNT
wand aan de kant van Wormer wordt te vaak onderbroken

ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 26m
voorbeeldbreedte (B): 55m



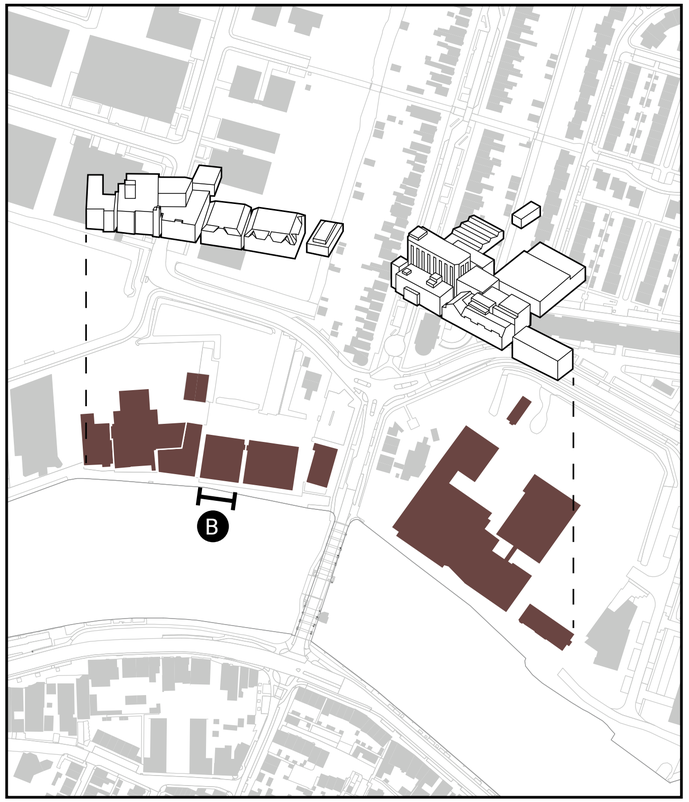


2.4 KORREL

CACAOGIGANTEN

De cacaogigant is een complex van meerdere fabrieksgebouwen, voornamelijk grote hallen. De architectonische eenheid is hier de fabriekshal. Voor zowel de vorm als de materialisering wordt er gekozen voor een zo efficiënt en economisch mogelijke oplossing. Dit resulteert in een ensemble van volumes met zeer afwijkende maten, maar met een sterk overeenkomende materialisering en geometrische opzet. De eenheden zijn uitgevoerd in verschillende kleuren, waardoor er een dynamisch geheel van verspringende volumes ontstaat.

+ KERNWAARDE
cacaogigant is dynamisch geheel van verspringende geometrische volumes



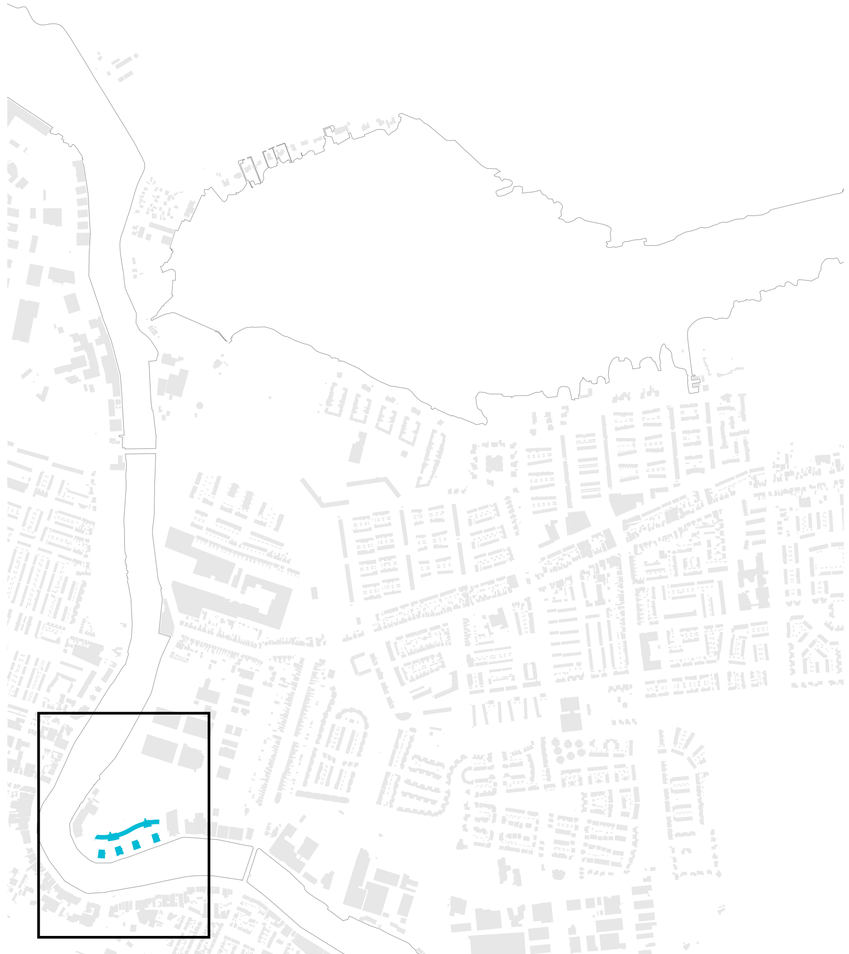
ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 16m
typische breedte (B): 30m

2.4 KORREL

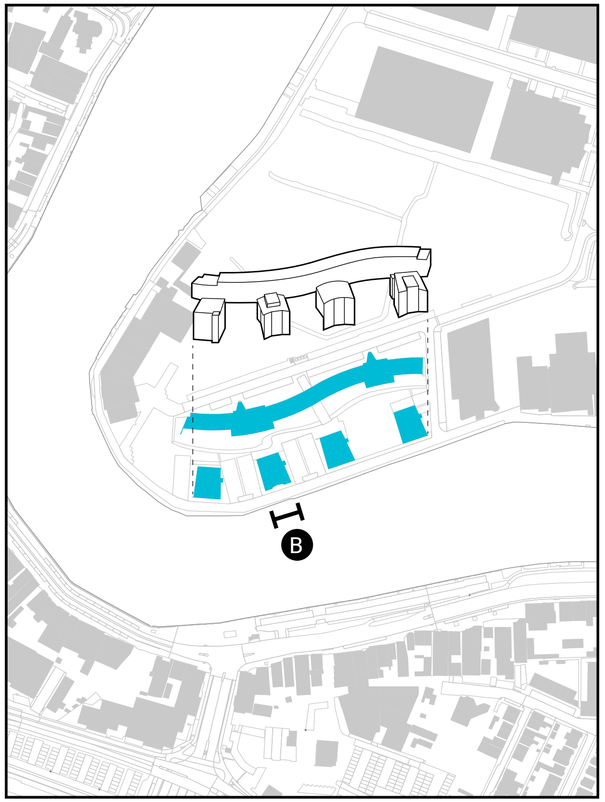
WAND VAN PAKHUIZEN

De naam ‘Zaanwand’ is veelzeggend: blijkbaar worden de pakhuizen als één geheel gelezen. De verschillen tussen de architectonische eenheden zijn dan ook klein.
De architectonische eenheid is het pakhuis: een zware stenen massa met een eigen bekroning en facade-ritmiek. De eenheden staan op een kleine afstand van elkaar en hebben verschillende dakvormen. Maar door de overeenkomende dakhoogtes, dezelfde materialisering en de verspringende massa’s in de architectonische eenheid zelf, is het soms moeilijk te bepalen waar de scheidslijn tussen de eenheden ligt. De eenheden hebben ieder hun eigen plaats in het sterk samenhangende ensemble.
Verder is het kenmerkend dat hogere volumes in de tweede linie zijn geplaatst. Hierdoor ontstaat er een hoogwaardig dynamisch perspectief in een beweging langs de Zaan.

+ KERNWAARDEN
sterke samenhang in Zaanwand; hogere tweede linie versterkt dynamisch perspectief



ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 28m
typische breedte (B): 18m



2.4 KORREL

VRIJE OBJECTEN

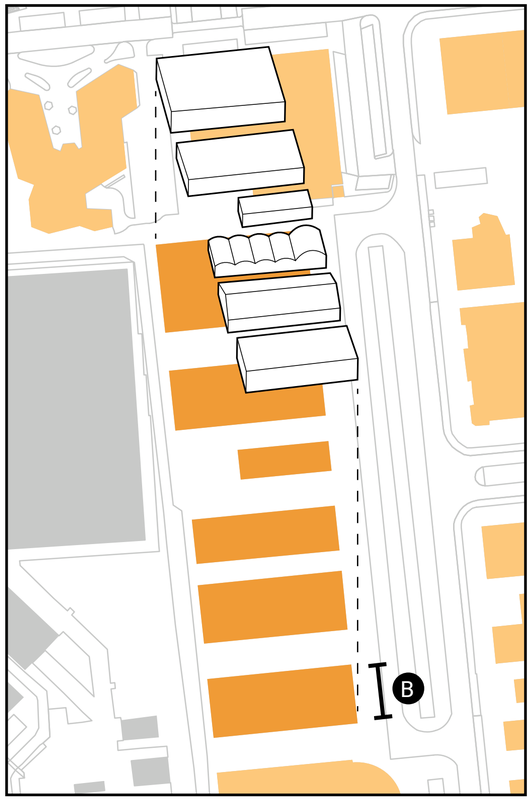
De woontorens en ‘de Slinger’ die begin van de jaren ‘90 in de plaats van de Zaanwand zijn gebouwd, worden in dit hoofdstuk getypeerd als ‘vrije objecten’.

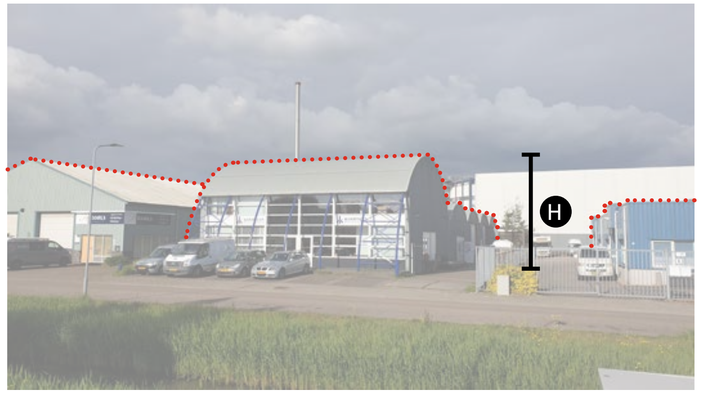
De architectonische eenheid is hier de toren. Het architectonische idee van de torens komt overeen, namelijk de additie van verschillende elementen tot één expressief geheel. Dit resulteert echter in een sterk afwijkend gevelbeeld per eenheid. Alle eenheden wijken daarnaast van elkaar af in materialisering en - met nadruk - de dakvorm. De eenheden vertonen wel samenhang in hun globale afmetingen en de afstand tot elkaar.

Contrast kenmerkt de Zaanoever, maar de torens lijken eerder individualiteit te benadrukken. Dit komt omdat ze als stedenbouwkundige eenheid geen samenhang vertonen met de Zaanwand ernaast.

KNELPUNT
woontorens ontworpen als opzichzelfstaande objecten

ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 8m
typische breedte (B): 18m





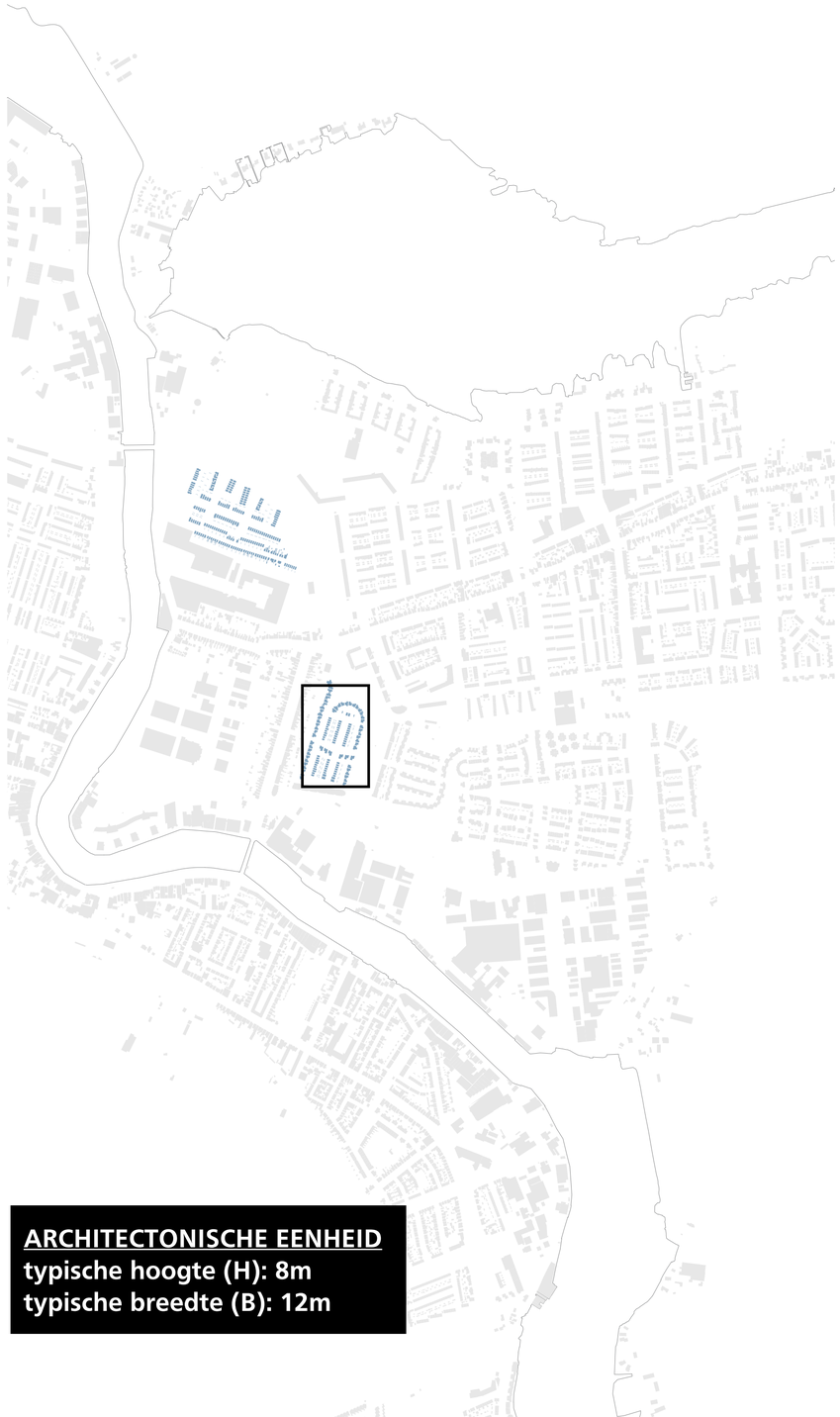
2.4 KORREL

HALLEN EN DOZEN

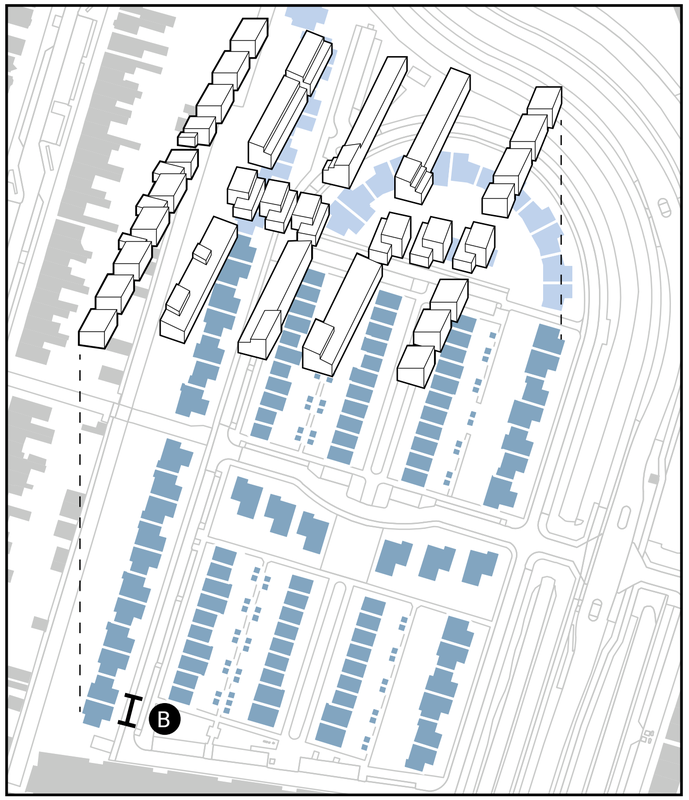
Verreweg de meeste bebouwing aan de Zaan bestaat uit kleinschalige industriële hallen en dozen.
De architectonische eenheid is hier de bedrijfshal. De eenheden wijken van elkaar af in kleur, gevelaanzicht en dakvorm. Ze tonen samenhang in de hoogte, orthogonale opzet, de diepte van de footprint en vaak in de sobere materialisering. Zo zijn veel van de hallen voorzien van metalen gevelbeplating.

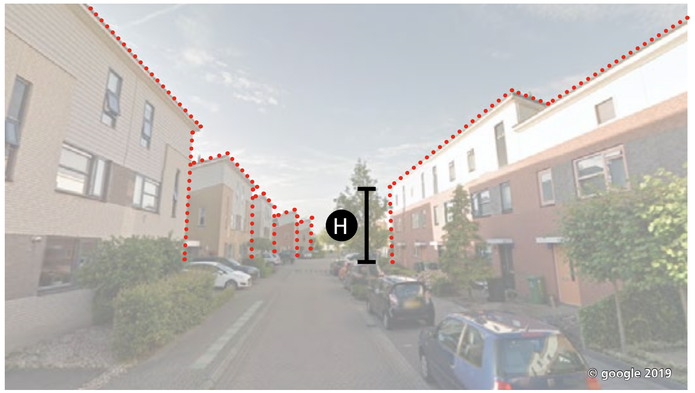
De bedrijfshallen vertonen architectonisch zeer weinig samenhang, op de sobere materialisering na. In de stedenbouwkundige opzet doen de bedrijfsterreinen monotoon aan.

KNELPUNTEN
bedrijfsterreinen monotoon in stedenbouwkundige opzet; sober in materalisering



ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 8m
typische breedte (B): 12m





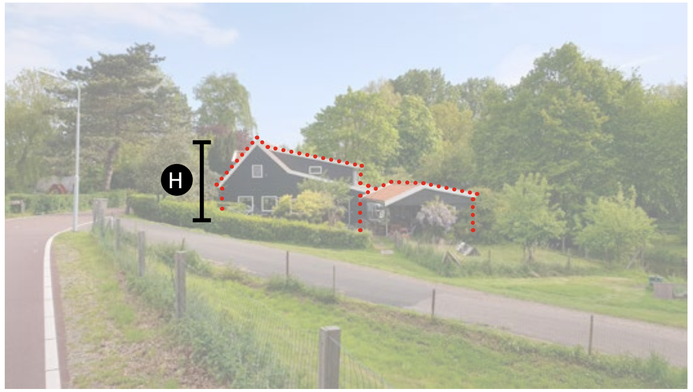
2.4 KORREL

WOONSTEMPELS

Vanaf de jaren ‘80 zijn grote delen van Wormerland ‘volgestempeld’ met woonwijken. In deze wijken is er, om monotonie te voorkomen, een afwisseling gezocht in de architectonische eenheid.
Op de foto hiernaast zijn de woningen aan de straat Lisboa te zien. Links is de architectonische eenheid die van de twee-onder-een-kap. Rechts is de woningrij de architectonische eenheid. De verschillende soorten eenheden vertonen hier samenhang in materialisering, dakvorm (lessenaars) en bouwhoogte.

+ KERNWAARDE
variatie in architectonische eenheid voorkomt monotonie in woonwijken

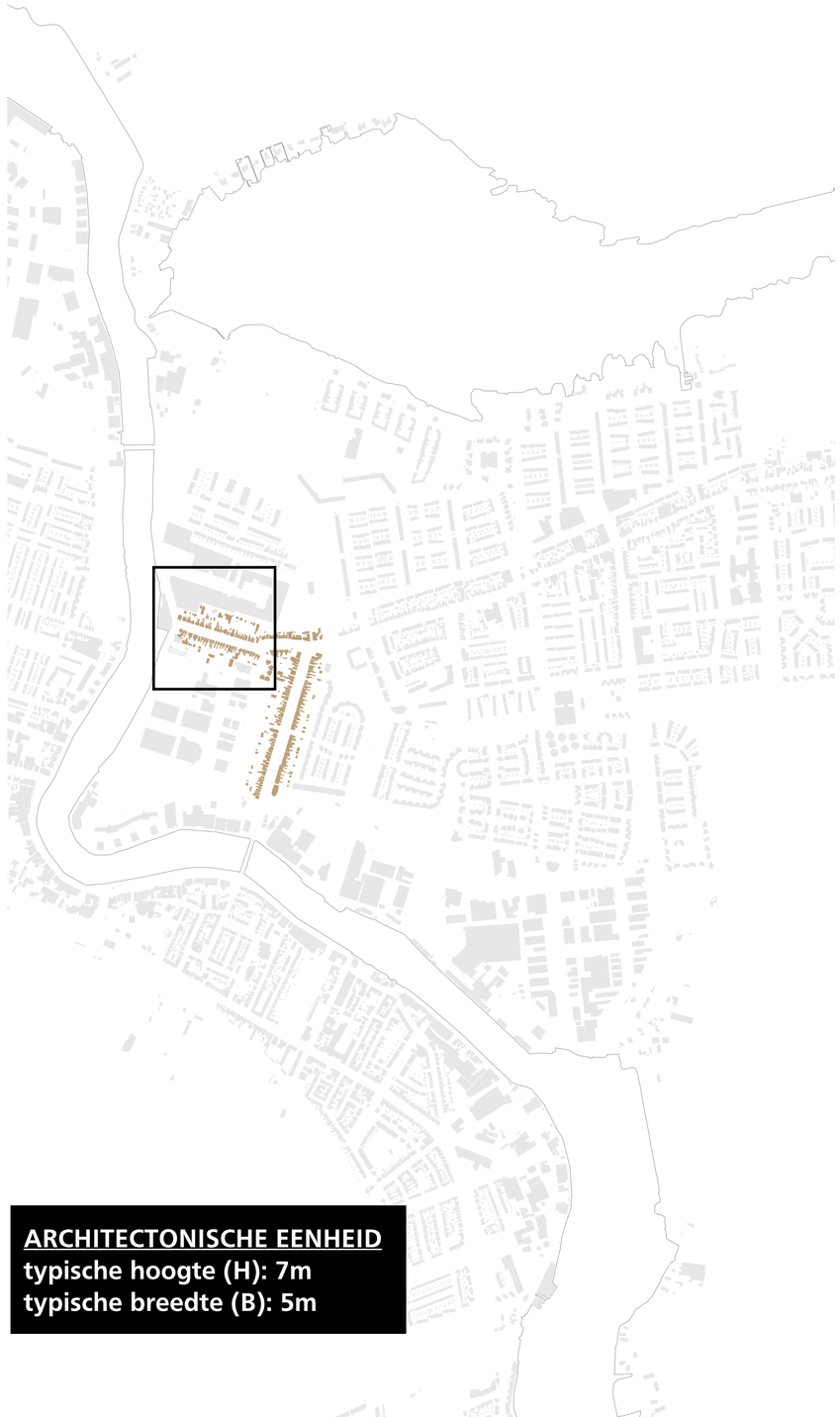
ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 6m
typische breedte (B): 11m

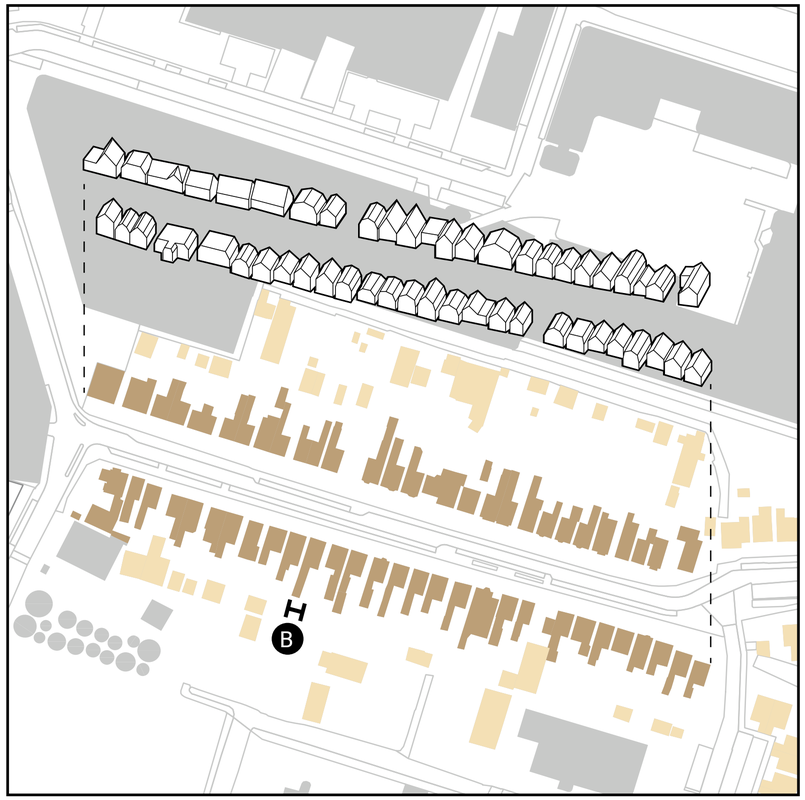


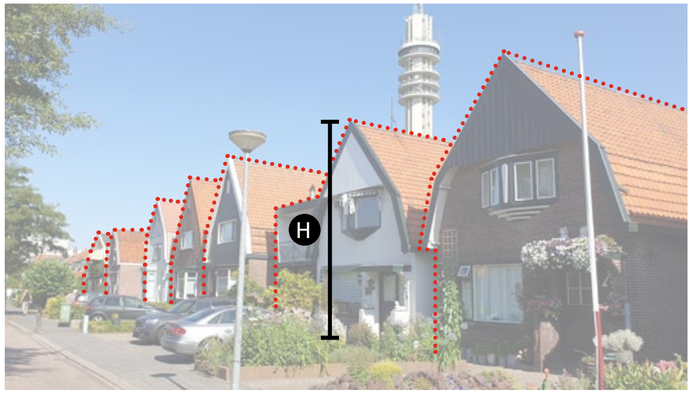
2.4 KORREL

VERSTROOID BUURTSCHAP
Op het eerste gezicht lijken de huisjes van de Bartelsluisbuurt zonder enige vorm van planning in het landschap te zijn gestrooid. Niets is minder waar: alle huisjes in het buurtschap zijn loodrecht tegen de dijk om de Engewormer geplaatst en zijn daarmee nauw verweven met het karakteristieke droogmakerijenlandschap.
De afstand van ieder huisje tot de dijk verschilt, waardoor de illusie van verstrooiing wordt gewekt. Dit wordt versterkt door het vele groen dat de huisjes omringt.
De architectonische eenheid in het buurtschap is het vrijstaande huisje. Geen huisje is hetzelfde, de eenheden verschillen sterk in vorm. Zo zijn er in het buurtschap veel verschillende dakvormen te herkennen. De huisjes tonen samenhang in de kleine schaal, de materialisering en de kleur.

+ KERNWAARDE
Bartelsluisbuurt toont sterke samenhang met onderliggend droogmakerijenlandschap







2.4 KORREL

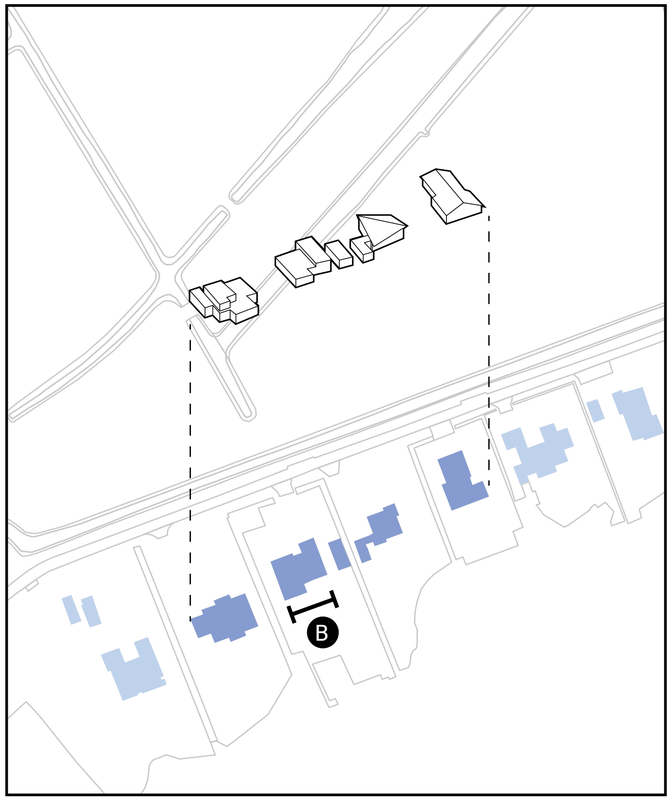
HISTORISCHE LINTBEBOUWING

De bebouwing in lintvorm is karakteristiek voor de historie van de Zaanstreek. Huizen werden dicht tegen elkaar aan de weg op de dijk geplaatst op langgerekte kavels. Inmiddels zijn bijna alle huizen aan de Zandweg en de Nieuweweg van de periode 1900-1945. De karakteristieke kavelindeling in hoge dichtheid is nog altijd herkenbaar.

De architectonische eenheid is die van het woonhuis. De bescheiden huizen kennen lichte verschillen in materialisering, kleur en dakvorm. De huizen kennen samenhang in hun plaatsing ten opzichte van de straat en in overeenkomende bouwhoogtes. Ook de breedtematen komen sterk overeen.

ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 7m
typische breedte (B): 5m

+ KERNWAARDE
historische linten nog steeds herkenbaar door karakteristieke kavelindeling en plaatsing huizen



ARCHITECTONISCHE EENHEID
typische hoogte (H): 6m
typische breedte (B): 16m

2.4 KORREL

VILLA'S

De Poelweg is de enige straat in Wormer waaraan enkel vrijstaande villa's zijn geplaatst. De ligging van deze villa's is niet toevallig. De Poelweg ligt namelijk op de scheiding van de Schaalsmeerpolder en de Poel. Alle huizen liggen aan het water en hebben aan beide zijden een wijds uitzicht over het typisch Noord-Hollandse landschap. De huizen zijn ver van elkaar en in één enkel 'lint' gebouwd, waardoor doorzichten naar de Poel gegarandeerd blijven.
De architectonische eenheid is de villa. De villa's wijken sterk van elkaar af. In zowel de vorm, de materialisering als de kleur is geen enkel verband te herkennen. Door de ruime plaatsing ten opzicht van elkaar is die architectonische samenhang ook niet noodzakelijk. De enige samenhang tussen de villa's is te vinden in de redelijk overeenkomende bouwhoogtes.

+ KERNWAARDE
door ruime plaatsing villa's blijft landschap zichtbaar

2.4 KORREL

INTERPRETATIE

Als alle korreltypes naast elkaar worden weergegeven, wordt duidelijk hoe groot de contrasten aan de Zaan zijn. Met name waar de (grootschalige) industrie met de woonfuncties in aanraking komt, ontstaan er grote contrasten. Het meest sprekende voorbeeld is de confrontatie tussen Cargill en de huizen aan de Zandweg. Ook de fabriekshallen van terrein Westerveer en de huisjes in de Bartelsluisbuurt zijn een voorbeeld waar een grote en kleine korrel elkaar ontmoeten.
Toch is er ook een regel herkenbaar, waar op ingespeeld kan worden.
Aan de Zaanoever is de korrel in de regel groter dan in het achterland. Deze ‘industriële korrel’ is historisch bepaald, en kan het uitgangspunt vormen voor een nieuwe ‘stedelijke korrel’ aan het water. In het achterland kan vervolgens de verbinding worden gezocht met de kleine schaal die eigen is aan het historische lint van Wormer.

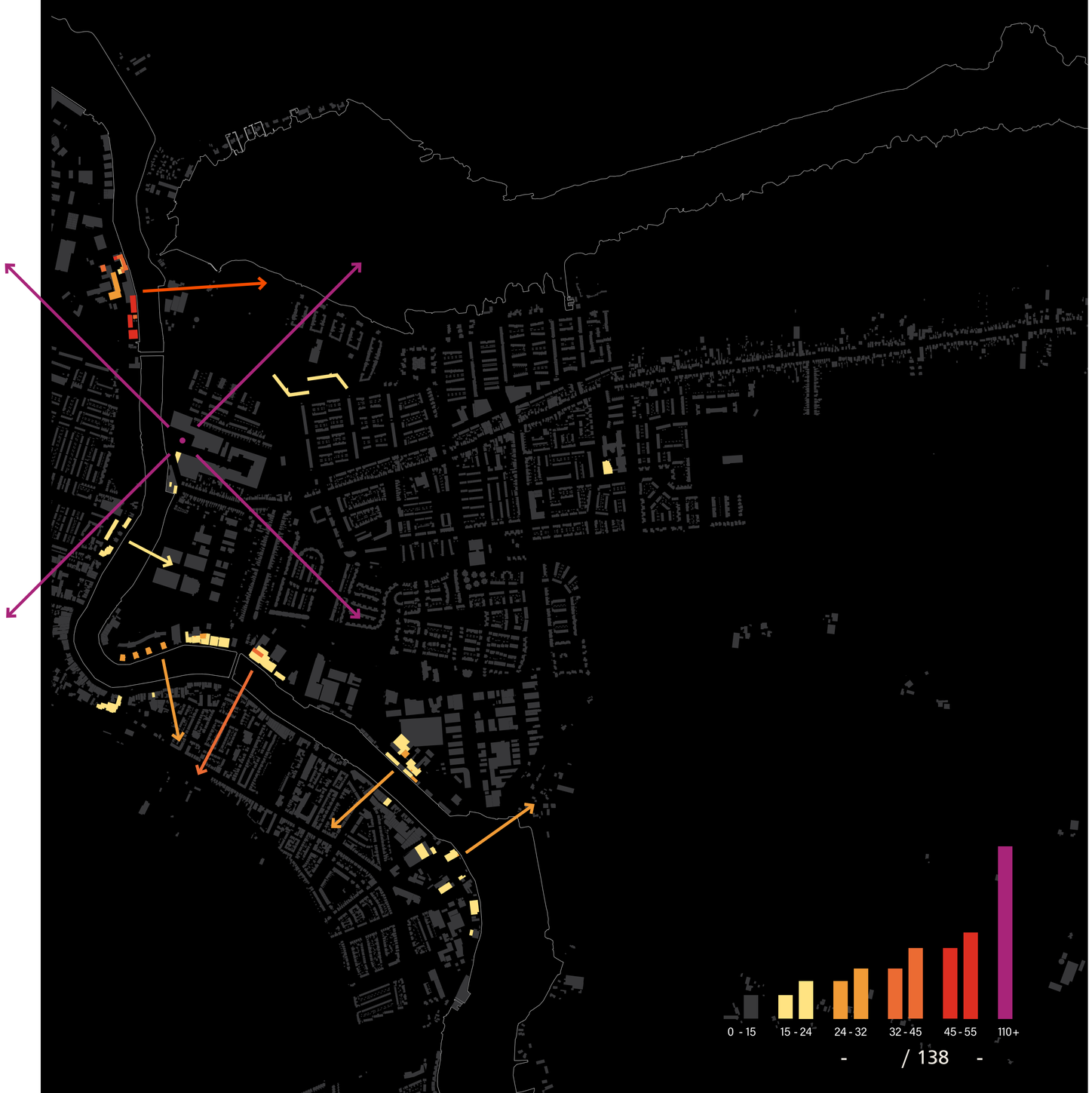
KERNWAARDE
historische grote korrel aan oever en kleine korrel in achterland vormen potentieel uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling

Bartelsluisbuurt / Westerveer

2.5 HOOGTEACCENTEN

Op de afbeelding hiernaast is aangegeven waar de hoogteaccenten zich bevinden in zowel Wormer als Wormerveer. Hier wordt duidelijk dat er sprake is van ‘stuivertje wisselen’: op het moment dat er een hoogteaccent is aan de ene kant, is de bebouwing laag aan de andere kant.
Uitgaande van deze regel is ook te zien waar hoge bebouwing aan de Zaan mogelijk is. De grootste mogelijkheid ligt er aan de noordkant van de Zaanbocht.

*Zie **bijlage #2** voor alle specifieke hoogtes van de accenten in Wormer en Wormerveer.*

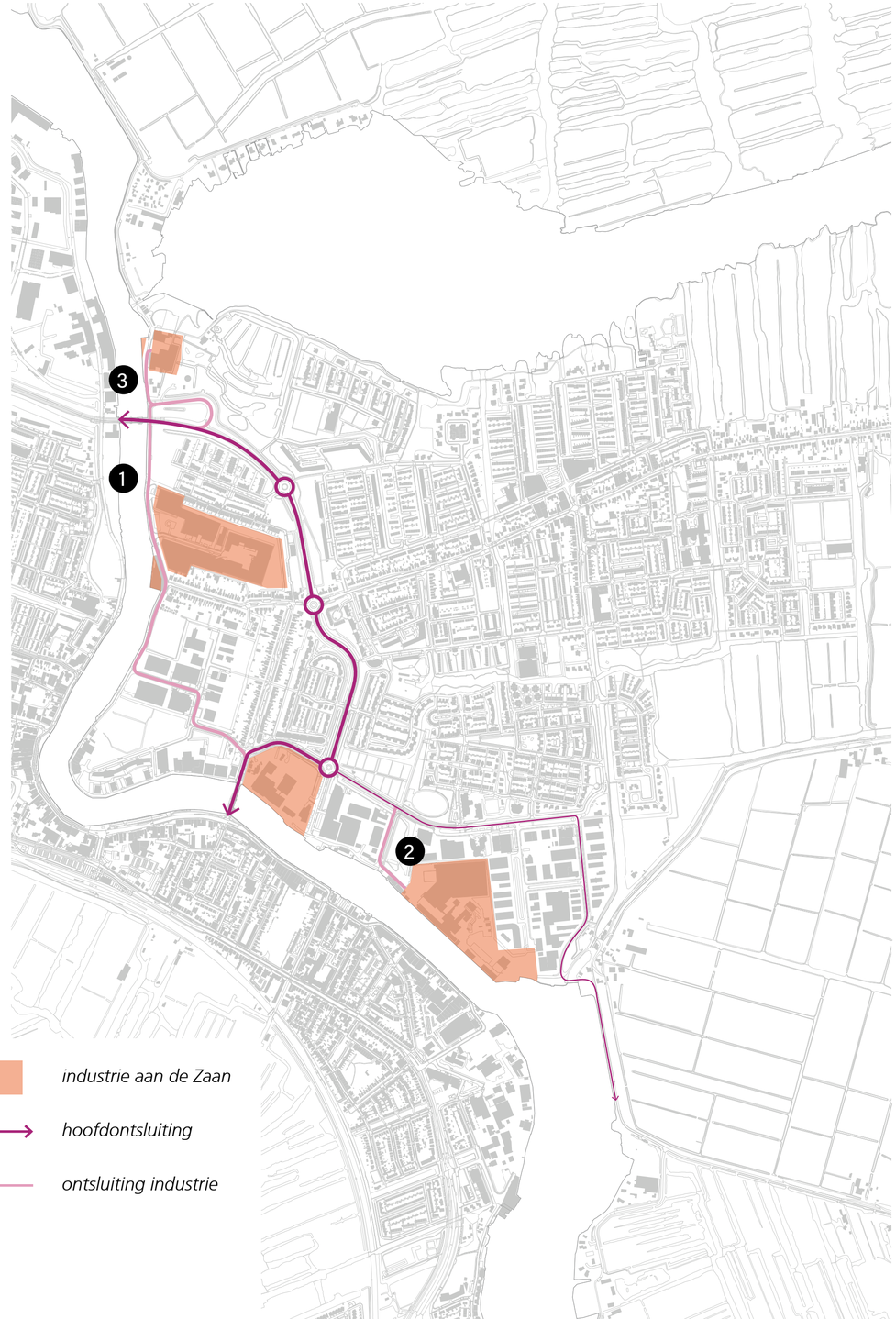


KERNWAARDE
Wormer en Wormerveer hebben afwisselend hoogteaccenten aan de Zaan

2.6 ONTSLUITING

De ontsluiting van de industrie in Wormer is van grote invloed op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Met name de noordkant van de Veerdijk wordt gebruikt om industrie te ontsluiten (1). Dit is de consequentie van de historische linten, die vanzelfsprekend niet als toegangsweg voor vrachtwagens gebruikt kunnen worden.
Ook de ontsluiting van Olam is problematisch. De huidige route voor vrachtverkeer ligt tussen de historische pakhuizen Maas, Schepel en Waal en het park 'De Groene Wig' in (2). Beide worden door de ontsluiting van Olam van elkaar afgesneden.

Ten noorden van de Clausbrug vernauwt de Veerdijk zich, waardoor er op dit moment geen ruimte overblijft voor langzaam verkeer dat via de Veerdijk het deelgebied Recreatieve Rust wil bereiken (3). Dit vraagt om maatwerk onder de Clausbrug.



1. Veerdijk als onderdeel industrieterrein

2. Maas, Schepel en Waal afgesloten door vrachtverkeer

3. Langzaam verkeer op autoweg bij Clausbrug

KNELPUNT
ontsluiting industrie vraagt veel ruimte aan Zaanoever en staat ruimtelijke kwaliteit in de weg

2.6 ZAANOEVER

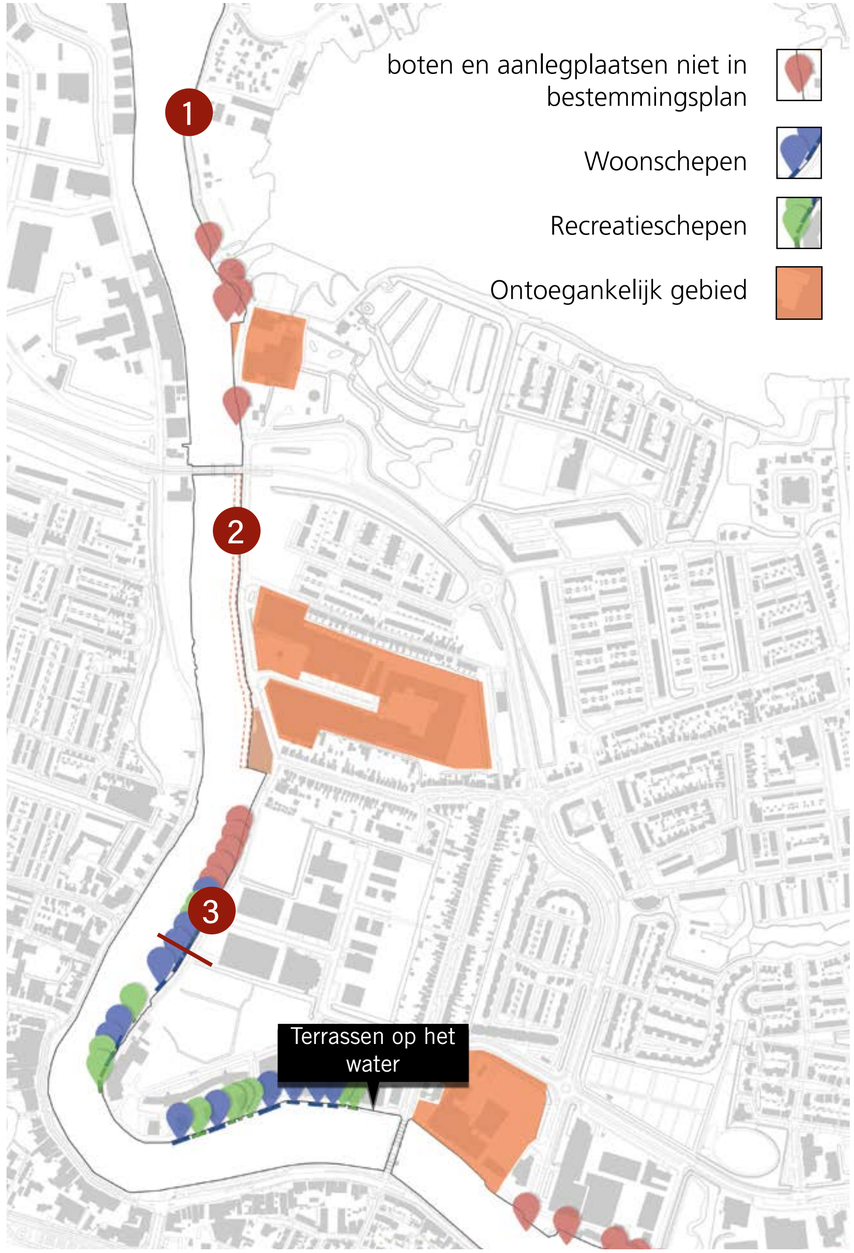
Conform het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Gemeente Wormerland”, zijn de voor ‘Water’ aangewezen gronden de enige plekken bestemd voor woonschepen, onder de voorwaarde dat:

1. het aantal woonschepen niet meer mag zijn dan ter plaatse van de aanduiding ‘maximum aantal wooneenheden’ is aangegeven;
2. aan huis verbonden beroepen zijn toegestaan;
3. woonarken niet zijn toegestaan.

Woonschepen moeten voldoen aan de volgende kenmerken:

a. Lengte maximaal 25 m;
b. Breedte maximaal 6,5 m;
c. Diepte maximaal 2 m onder de waterlijn;
d. Minimale onderlinge afstand tussen de woonschepen 3 m.

Binnen de gemeente Wormerland is een gelimiteerd aantal ligplaatsen aanwezig. Deze zijn opgenomen in het bestemmingsplannen. Alle beschikbare ligplaatsen zijn al vergeven. Er zijn op dit moment binnen de gemeente geen plannen voor nieuwe ligplaatsen.



1 De Hofjes

2 Wormervelden

3 Bruynvisterrein

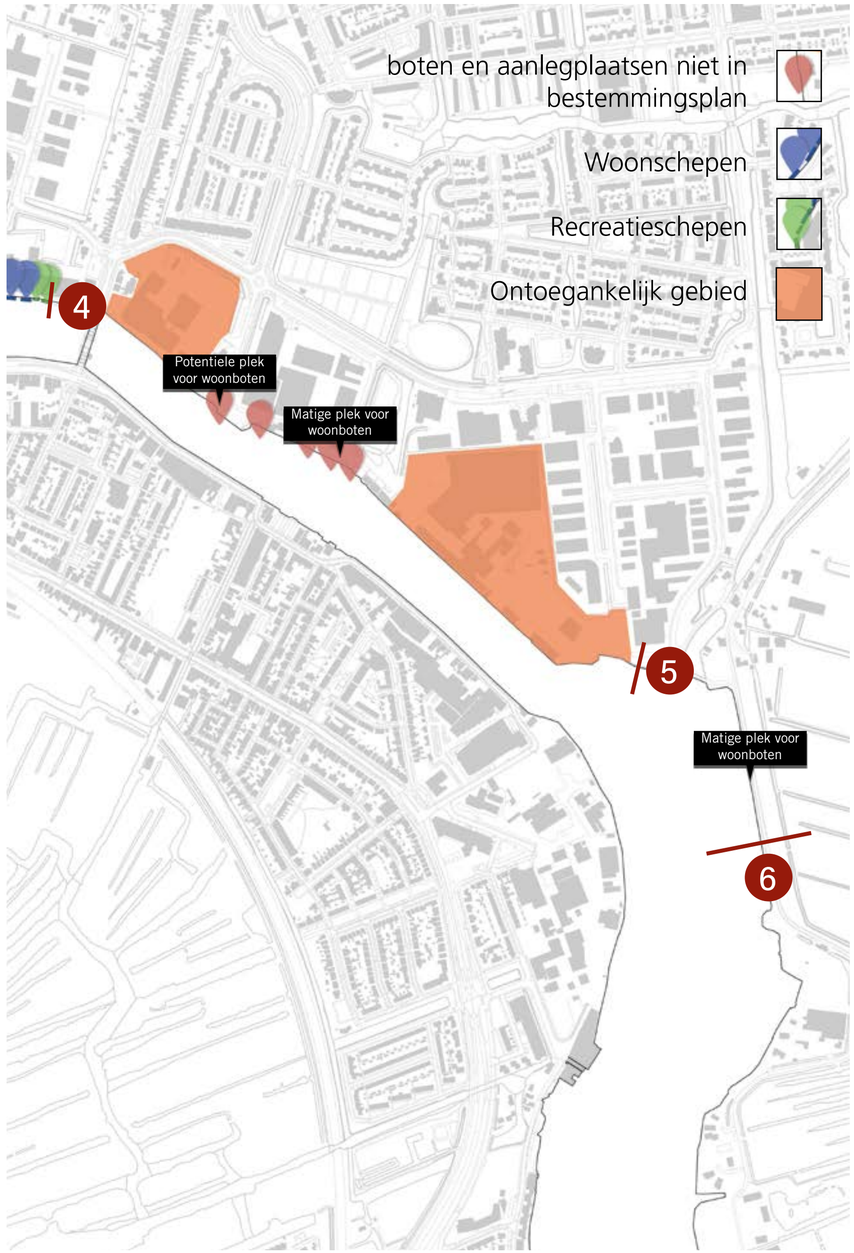
2.6 INVENTARISATIE

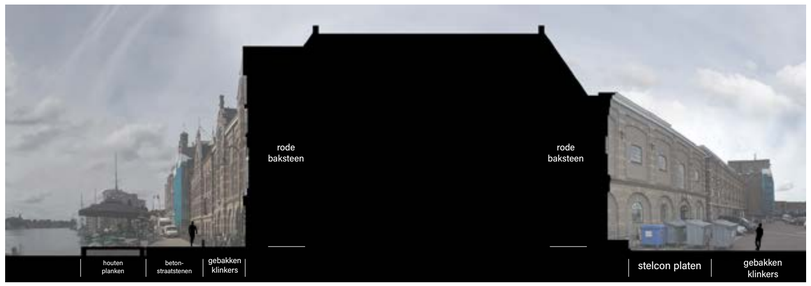
1. Langs de zachte kades van de Wormerringdijk vind je vooral kleine bootje en aanlegplaatsen van bijvoorbeeld bedrijvigheid in waterrecreatie.

De harde kades van de jachthaven zijn ontoegankelijk voor publiek van buiten af. Aan de kade liggen vooral boten die in en uit het water gehesen worden.

2. Langs de (half) harde kade rond de Wormervelden vind je voornamelijk lange transportschepen van Cargilll en andere bedrijven. De kade rond Cargill is ontoegankelijk.

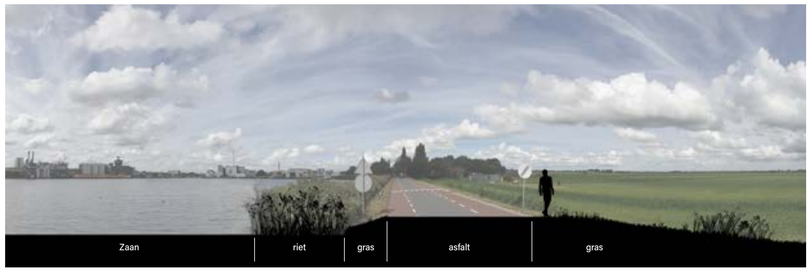
3. Ten noorden van de Zaanbocht vind je een hoop woon- en recreatieschepen die opgenomen zijn in het bestemmingsplan. Noordelijk van de Bruynvisweg vind je een aantal woonschepen met achterstallig onderhoud en met verrommelde objecten in de groenzone.





4 Zaanwand

5 kop van Westerveer



6 Ringdijk Engewormer

2.6 INVENTARISATIE

4. De woon- en recreatieschepen in de Zaanbocht zijn opgenomen in het bestemmingsplan en zijn over het algemeen in goede tot redelijk goede staat en gaan het samenspel aan met de aangrenzende bebouwing. Ook vind je vlak naast de Zaanbrug een terras op het water.

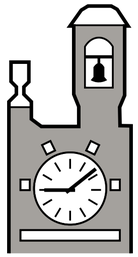
5. Zuidelijk van de Zaanbrug vind je de ontoegankelijke kades bij de Lassie fabriek en de Cacao fabriek. Tussen deze ontoegankelijke gronden vind je zachte verrommelde kades met enkele volwassen bomen. In combinatie met de indrukwekkende gevels van de Lassie fabriek vormt dit een interessante locatie.

6. Langs de Engewormer zijn er zachte kades met veel groen; een mooie fietsroute richting Wormerland. De kade is erg netjes en langs de oever vind je geen woon- en recreatieschepen.

2

ANALYSE EN WAARDENSTELLING

STEDENBOUW



ARCHITECTUUR

OPENBARE RUIMTE

In dit gedeelte worden vier kenmerkende gebouwtypologieën aan de Zaanoever beschreven aan de hand van een architectonisch palet, dat typische materialen- kleuren- en vormen omschrijft.

2.7 ARCHETYPEN

HET ZAANSE HUIS

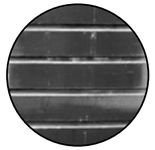
Het typisch Zaanse woonhuis komt aan de Zaanoever vooral voor in de Bartelsluisbuurt. Kenmerkend zijn de houten gevels in Zaans groen (geen gedefiniëerde kleur) met witte accenten, de horizontale scheidingslijn in de voorgevel en het accentueren van de daklijn door middel van kleur en ornament.

In de Zaanstreek is de 3-4-5 steek een veelgebruikte verhouding. Er werd hier handig gebruik gemaakt van het pythagorisch drietal 3, 4 en 5. Met touwen en knopen kon de leek gemakkelijk een gevel realiseren, zonder al te veel kennis van timmermanskunst te hebben.

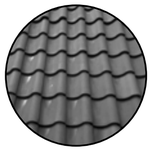
Het Zaanse huis is bescheiden in de maat, maar trots in de vormgeving.

ARCHITECTONISCH PALET

MATERIAAL



GESCHILDERD HOUT

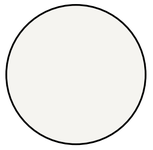


GEBAKKEN KLEI

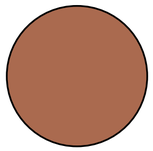
BAKSTEEN (SECUNDAIR)

KLEUR

'ZAANS GROEN'

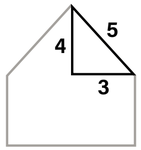


WITTE ACCENTEN



ROOD-BRUIN

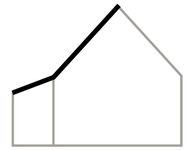
VORM



3-4-5 STEEK

HORIZONTALE SCHEIDING VOORGEVEL

ACCENTUERING DAKLIJN



EVENTUEEL AANGEKAPT

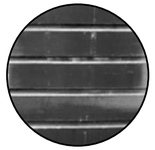
2.7 ARCHETYPEN

HET HOUTEN PAKHUIS

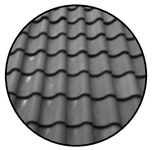
Langs de kade herinneren weinig gebouwen aan de Gouden Eeuw.
De enige overgebleven artefacten uit deze tijd zijn de houten pakhuizen en een oude molenschuur. De pakhuizen bevinden zich op twee plaatsen. Ten eerste is er het driedelig ensemble Maas, Schepel en Waal en ten tweede is er het pakhuis Riga. Al deze pakhuizen zijn aangemerkt als rijksmonument.

De houten pakhuizen vallen vooral op door hun markante dakvormen. De gebouwen werden vaak enkelzijdig of dubbelzijdig aangekapt. Daarnaast werd er accent gelegd op de daklijn, door middel van witte waterlijsten, net zoals bij het Zaanse woonhuis. De gebouwen werden desalniettemin doelmatig uitgevoerd, wat zich uit in een bescheiden ornamentiek. De windveren van het tweezijdig aangekapte pakhuis Riga zijn hierop een uitzondering.

MATERIAAL



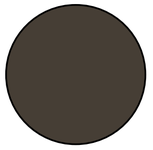
GESCHILDERD HOUT



GEBAKKEN KLEI

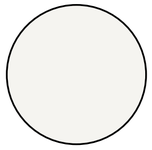
BAKSTEEN (SECUNDAIR)

KLEUR

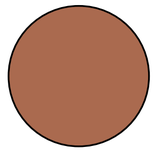


DONKERBRUIN

'ZAANS GROEN'

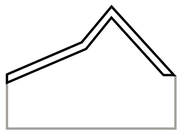


WITTE ACCENTEN

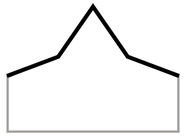


ROOD-BRUIN

VORM



ACCENTUERING DAKLIJN



ENKEL- OF DUBBELZIJDIG AANGEKAPT

2.7 ARCHETYPEN

HET STENEN PAKHUIS

De stenen pakhuizen voeren de boventoon aan de Zaanoever. Ze brengen de glorietijd van de Zaanse industrie tijdens de Industriële Revolutie tot leven, met hun rijk gedetailleerde gevels en kenmerkende bekroningen.

De pakhuizen werden voornamelijk gebouwd aan het begin van de twintigste eeuw. Destijds deed in Nederland de Nieuwe Zakelijkheid zijn intrede, waarin er gezocht werd naar een meer zakelijke architectonische stijl. Deze ontwikkeling is duidelijk af te lezen aan de pakhuizen van de Zaanwand: hoe nieuwer het pakhuis, hoe zakelijker de stijl. Waar de oudste pakhuizen zijn versierd met sierbanden van gele verblendsteen, zijn de nieuwere pakhuizen soberder in de ornamentiek, met zand- en hardstenen details.

Het architectonische idee van alle pakhuizen is hetzelfde. In alle gevallen gaat het om doelmatige stenen massa's, die in het vlak van de gevel zijn bewerkt. Iedere vorm van plasticiteit of ornament is ondergeschikt aan de expressie van de hoofdmassa's.

ARCHITECTONISCH PALET

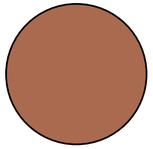
MATERIAAL

BAKSTEEN

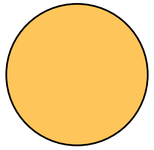
VERBLENDSTEEN (SIERBANDEN)

NATUURSTEEN (WATERLIJSTEN, LISENEN, HOEKBLOKKEN)

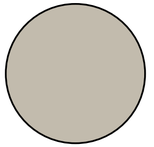
KLEUR



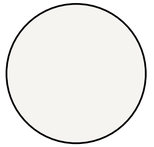
ROOD-BRUIN



GEEL (ORNAMENT)



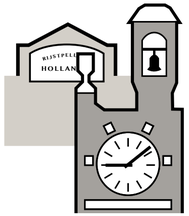
GRIJS (DETAILS)



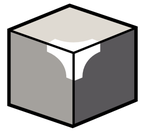
WIT (DETAILS)

VORM

VERTICALITEIT IN GEVELOPENINGEN



BEKRONINGEN



ORNAMENT ONDERGESCHIKT AAN MASSA

PLASTICITEIT GEVELVLAKKEN

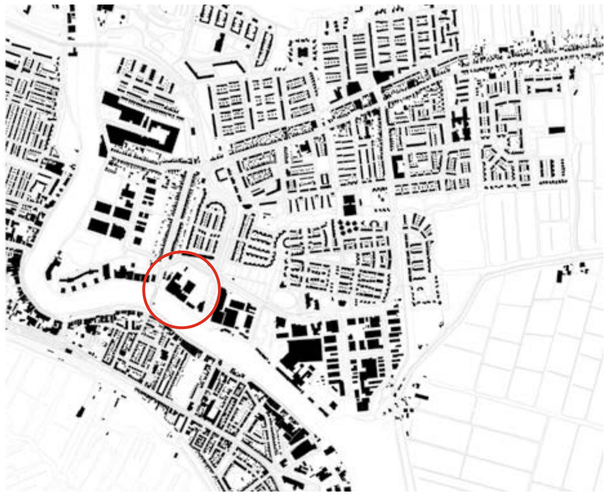
2.7 ARCHETYPEN

HET BETONNEN SILOGEBOUW

Langs de Zaan staan op meerdere plekken grote betonnen silogebouwen. In Wormer staat er één: de Lassiefabriek. Het gaat hier in feite om een complex van pakhuizen, silo's, fabrieksgebouwen en een kantoorgebouw, maar hier richten we enkel op het silogebouw. Het gebouw is niet alleen een markant punt als het gaat om de hoogte; ook in de kleurstelling valt het gebouw op in de omgeving. Het gebouw is niet wit; het is gepleisterd in een warme kalk-tint.

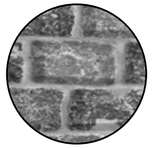
De onderbouw is in rustieke betonstenen uitgevoerd, maar valt nauwelijks op door de pakhuizen die er voor zijn geplaatst, zie onderste foto. Deze pakhuizen zorgen ervoor dat de enorme schaal en verticaliteit van het silogebouw wordt verzacht. De kwaliteit van deze hogere tweede linie is eerder in dit document al aan de orde gekomen.

De industriële logica is zichtbaar in de gevel. Zo zijn de silovormen afleesbaar in de gevelplastiek en toont de gevel de bekende verticale driedeling: distributie over de silo's op de bovenste verdieping, opslag in het midden en transport op de begane grond.



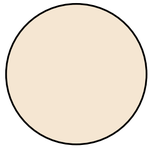
MATERIAAL

GEWAPEND BETON, GEPLEISTERD

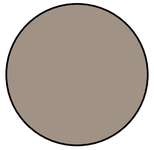


BETONSTEEN

KLEUR



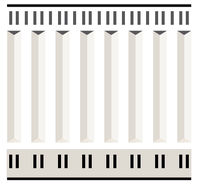
KALK



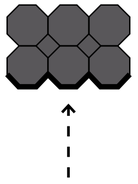
GRIJS

VORM

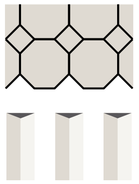
VERTICALITEIT GEVELPLASTIEK



VERTICALE DRIEDELING GEVEL



GESLOTEN EN MASSIEF

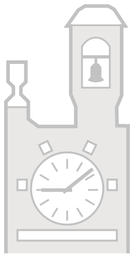


AFLEESBAARHEID HORIZONTALE DOORSNEDE

2

ANALYSE EN WAARDENSTELLING

STEDENBOUW



ARCHITECTUUR

OPENBARE RUIMTE

In dit gedeelte wordt de openbare ruimte aan de Zaan per deelgebied geanalyseerd op het gebied van morfologie, massa en ruimte, materialisering en inrichting.

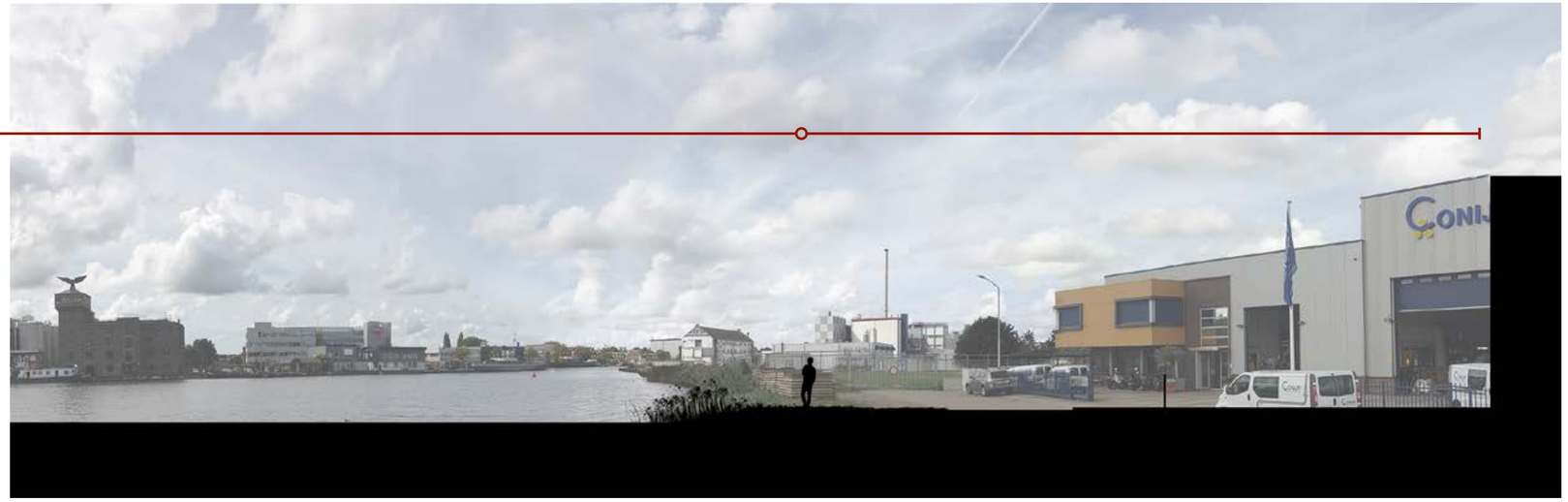
2.8 WORMERS WELKOM

MORFOLOGIE

Het bedrijventerrein Westerveer bestaat uit twee hoofdstraten, de Papiermakerstraat (3) en de Eendrachtstraat. De Papiermakerstraat loopt in een rechte lijn naar de Zaan, maar wordt op het einde onderbroken door het terrein van Olam. Morfologisch gezien, verbreedt de Papiermakerstraat zich telescopisch naar de Zaan.
De Eendrachtstraat eindigt in een meanderende lijn en buigt zich om een veldje, dat een weinig overtuigende maar hoognodige buffer vormt tussen Westerveer en de Bartelsluisbuurt. De Papiermakerstraat en de Eendrachtstraat komen morfologisch bij elkaar op de kop van Westerveer. De fysieke kop is het gebouw van Conijn BV. Het parkeerterrein dat ervoor ligt (2) is een potentieel hoogwaardige plek, door het vrije zicht over alle werelden die op dit punt bij elkaar komen.

Ook de Groene Wig richt zich telescopisch naar de Zaan. Het vormt een overtuigende buffer tussen de twee aangrenzende bedrijventerreinen. Een sterke as wordt benadrukt door een strakke rij bomen (4) en eindigt bij de pakhuizen Maas, Schepel en Waal.

1 ringdijk Engewormer



2 kop van Westerveer

2.8 WORMERS WELKOM

MASSA EN RUIMTE

De ringdijk Engewormer (1) is een lineaire route met vrij uitzicht naar beide kanten. De doorsnede blijft over de gehele dijk nagenoeg gelijk, waardoor het lineaire karakter benadrukt wordt. De ruimtelijke ervaring is open en weids.

De kop van Westerveer (2) is een plek die éénzijdig begrensd wordt door bebouwing (Conijn BV). Zodoende ontstaat er een plek met een rug, die een zeer hoogwaardig uitzicht biedt op de Zaan en de veelzijdige bebouwing aan de overkant.

KERNWAARDE
in Wormers Welkom kenmerkt openheid en vrij uitzicht de openbare ruimte

1 ringdijk Engewormer

2 kop van Westerveer

2.8 WORMERS WELKOM

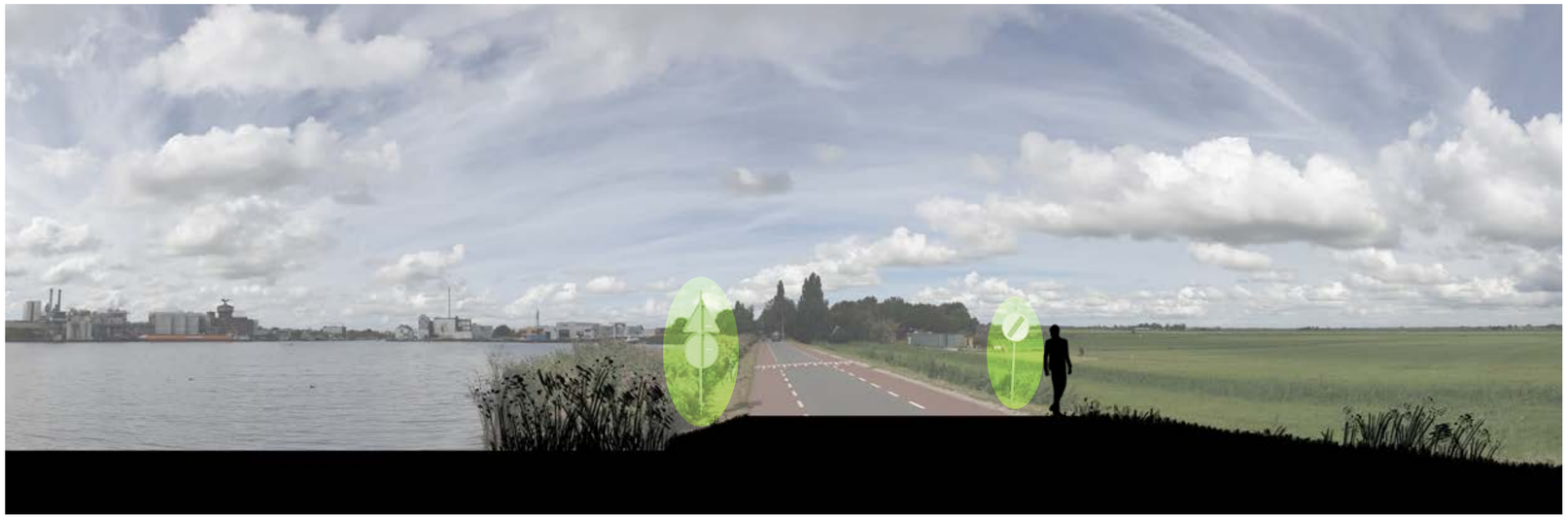
MATERIALISERING

De ringdijk Engewormer (1) is logisch en consistent gematerialiseerd. De weg is ingericht op auto's en fietsen. De weg heeft dan ook geen profiel om voetgangersverkeer te faciliteren. Voor een betere wandelverbinding Wormer - Zaanse schans is dit echter wel gewenst. Een bestrating van asfalt is een logische keuze. De ruigheid van het riet is passend bij het karakter van de industrie aan de overkant van de Zaan.

De kop van Westerveer (2) behoeft meer aandacht. De kade wisselt af in hardheid: soms hoge rietkragen, soms harde damwanden. Deze afwisseling is een sterke karakteristiek, maar dient strakker ontworpen te worden.
Naast een geasfalteerde weg die de bedrijven ontsluit, bevindt zich een veldje waar geparkeerd wordt en grote containers tijdelijk worden geplaatst.
De materialisering van het grondvlak is hier even toevallig en past niet bij een publieke plek.

+ KERNWAARDE
afwisseling harde en zachte kade complementeert industrieel karakter Wormers Welkom

harde en zachte kade



1 ringdijk Engewormer

2 kop van Westerveer

publiek element niet-publiek element

2.8 WORMERS WELKOM

INRICHTING

De ringdijk Engewormer is voorzien van verkeersborden. Straatverlichting is hier niet aanwezig.

Op de kop van Westerveer zijn er op de sobere straatverlichting na bijna geen publieke elementen aanwezig in de openbare ruimte. Wat op deze plek vooral opvalt, is de aanwezigheid van beveiligingshekken, tijdelijk geplaatste containers en andere tijdelijke opslag. Hierdoor voelt dit terrein aan als een onwelkome plek voor de bezoeker die niet op weg is naar één van de bedrijven.

KNELPUNT
kop van Westerveer doet onwelkom aan door hekken en opslagmateriaal van bedrijven

3 Papiermakerstraat

4 Groene Wig

2.8 WORMERS WELKOM

KWALITEIT ASSEN NAAR DE ZAAN
Uit de stedenbouwkundige analyse volgde dat de Papiermakerstraat een hoge potentie heeft om verbonden te worden met de Zaan. De ruimtelijke potentie ligt besloten in de rechtlijnigheid van de as. De lineariteit in het landschap wijst namelijk op het menselijke ingrijpen in het polderlandschap. De sloot in het midden van het profiel versterkt dit lineaire karakter. Een verbeterpunt in het versterken van de lineariteit ligt er in het bomenplan aan deze as. In de huidige situatie lijken deze toevallig geplaatst.

Het tegenovergestelde is het geval bij de Groene Wig, waar een strakke rij Italiaanse populieren het zicht naar de Zaan begeleidt. Omdat de houten pakhuizen naast de as zijn geplaatst, reikt het zicht tot het water. Deze as krijgt echter pas betekenis wanneer de pakhuizen en kade ontwikkeld worden tot een publieke plek.

KERNWAARDE
rechtlijnigheid assen naar de Zaan benadrukken de menselijke ingreep in het polderlandschap

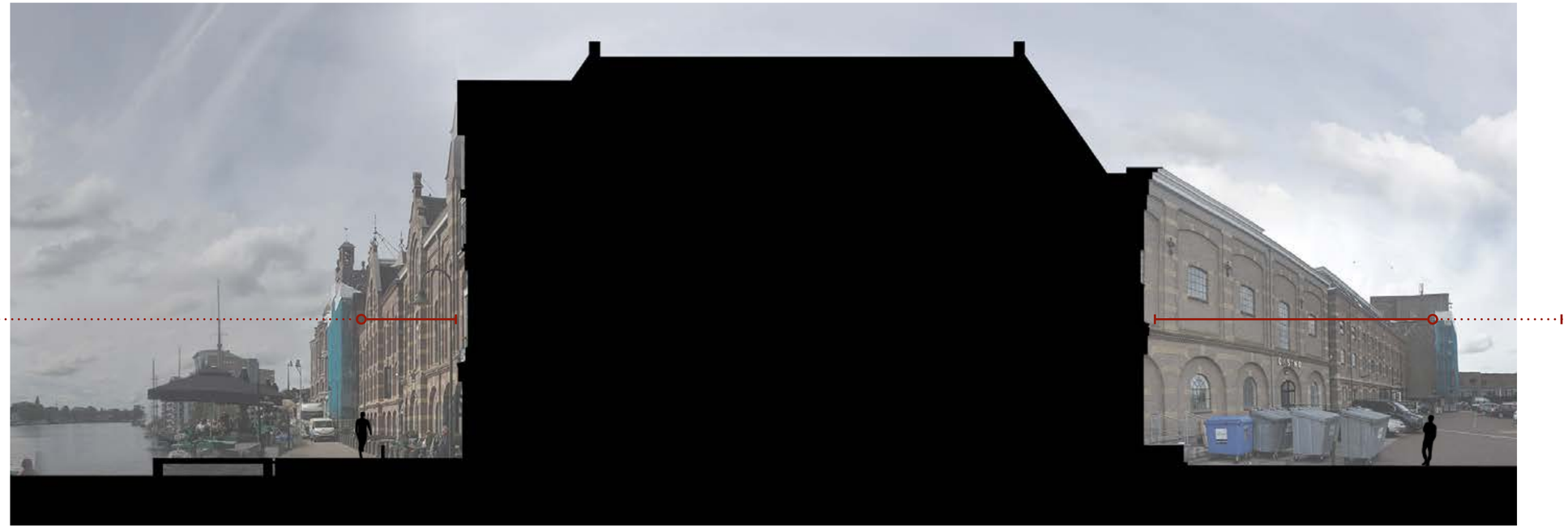
2.9 ZAANSE ZAKEN

MORFOLOGIE

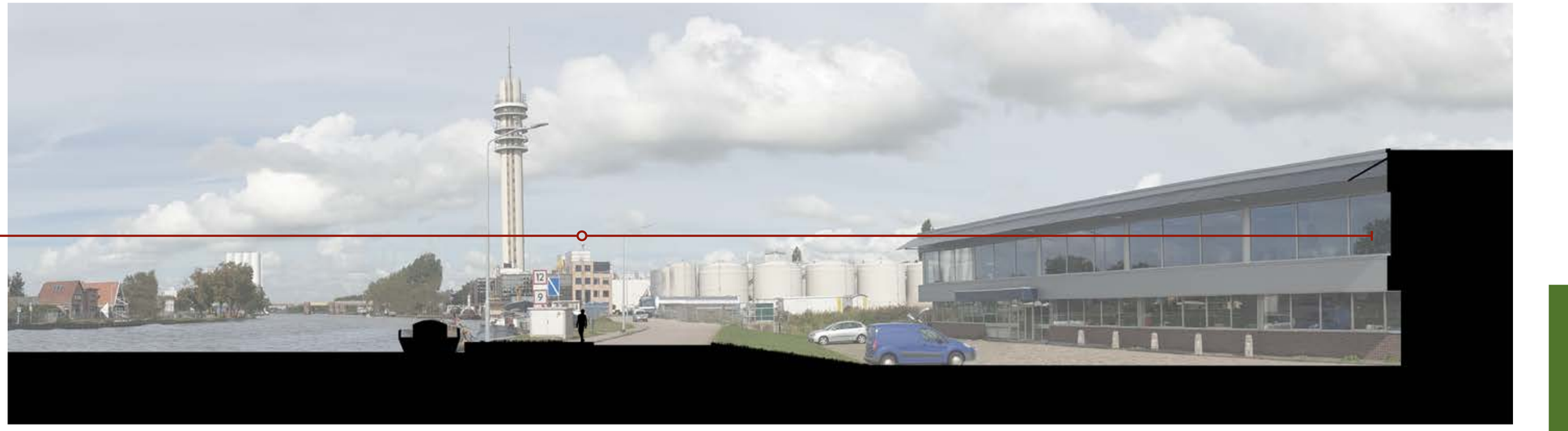
In het deelgebied Zaanse Zaken staan de historische pakhuizen van de Zaanwand (5) dicht op de kade. Hierdoor ontstaat er in de Zaanbocht een duidelijke route langs het water. Het historisch gebonden ‘gezicht naar het water’ betekent meteen ook een rug naar het achterland. Aan deze kant werden fabrieksuitbreidingen gedaan, met een dynamisch spel van verspringende volumes tot gevolg. Bij toekomstige ontwikkelingen in het achterland keert het gebied zich als het ware binnenstebuiten. De achterkanten zijn dan geen achterkant meer en hebben dankzij de verspringende volumes een hoge potentie om als plek ontwikkeld te worden.

De Lassiestraat (7) is in dit gebied de enige buffer loodrecht op de Zaan. Ten noorden van de Zaanbocht zijn dergelijke buffers hard nodig om een combinatie van werken en wonen in de toekomst mogelijk te maken.

De historische linten zijn duidelijk te herkennen aan hun ruimtelijke structuur en hebben de potentie om de Zaan met Wormer te verbinden.



5 Zaanwand



6 Bruynvisterrein

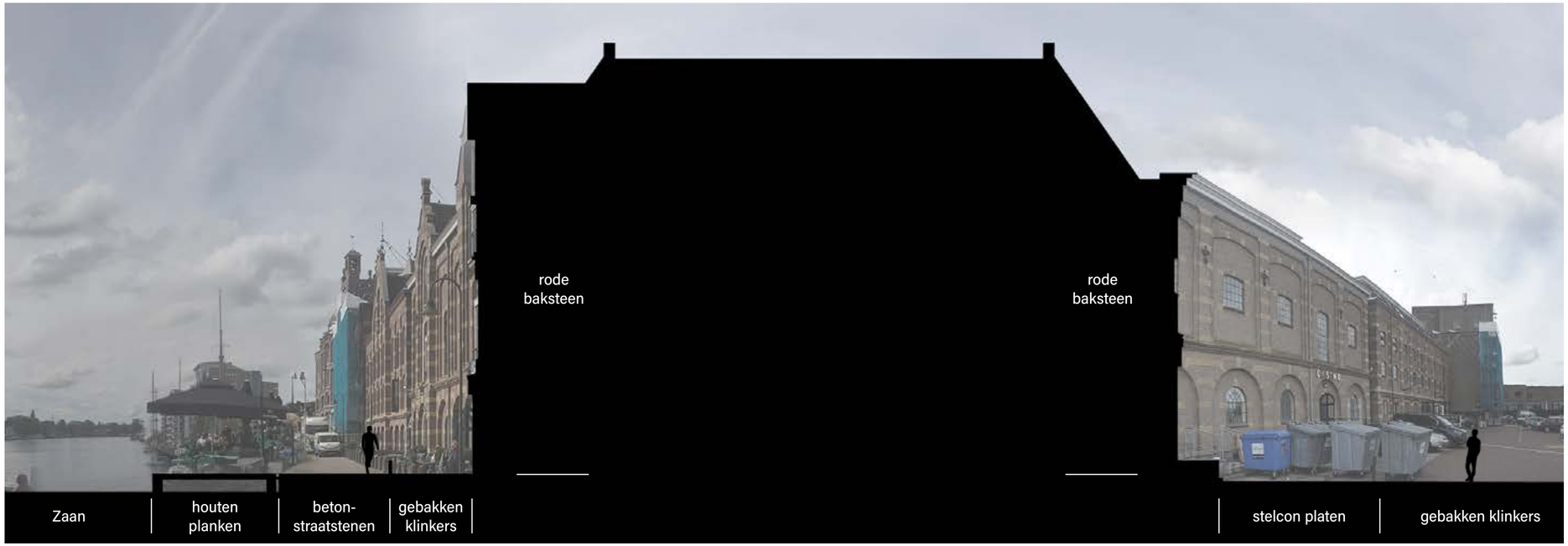
2.9 ZAANSE ZAKEN

MASSA EN RUIMTE

De Zaanwand (5) heeft een opmerkelijke relatie met de kade. De pakhuizen zijn dicht op het water gebouwd als zware stenen massa's. Door de gecontroleerde, hoge waterstand van de Zaan valt de kadewand volledig weg tegen de massa van de pakhuizen. Hierdoor lijken de pakhuizen op het water te 'zweven'.
De Veerdijk heeft door de eenzijdige wand een sterke oriëntatie op het water. Het zicht op het water wordt af en toe onderbroken door woonboten en een terras in het water. Aan de achterkant van de pakhuizen loopt geen route, maar ontstaan er plekken door de verspringende volumes.
Ter hoogte van het Bruynvisterrein (6) ligt de bebouwing zo ver van de dijk, dat er niet meer sprake is van een duidelijke relatie. De Veerdijk is hier herkenbaar als dijk door het talud naast de autoweg. Een betere plek voor het trottoir zou aan het water zijn, gescheiden van de weg door een groenstrook.

+ KERNWAARDEN
pakhuizen lijken te zweven op de Zaan; Veerdijk bij Bruynvis herkenbaar als dijk

zweven op het water



5 Zaanwand

6 Bruynvisterrein

2.9 ZAANSE ZAKEN

MATERIALISERING

De hoogwaardig gematerialiseerde Zaanwand staat in schril contrast met de wegverharding van betonstraatstenen. Grenzend aan de wand zijn delen van de Veerdijk per pakhuis individueel bestraat met verschillende kleuren gebakken klinkers, wat het ensemble als geheel niet ten goede komt. Opmerkelijk genoeg is de achterkant van de Zaanwand deels bestraat met gebakken klinkers.
Ter hoogte van het Bruynvisterrein lijkt de bestrating van beton op dit moment meer op zijn plek. Wordt ook dit gebied ontwikkeld tot een publiek gebied, dan zal het volledige profiel inclusief materialisering heroverwogen moeten worden. Op dit moment is de strook gras onontworpen, waardoor de kade verrommelt. De nieuwe materialisering moet ordening aanbrengen in verschillende soorten gebruik (zoals het aanleggen van boten), in plaats van alle soorten gebruik toelaten.

KNELPUNTEN
betonnen bestrating Veerdijk doet geen recht aan allure Zaanwand; grasberm is niet ontworpen

5 Zaanwand

6 Bruynvisterrein

publiek element niet-publiek element

2.9 ZAANSE ZAKEN

INRICHTING

Het verschil tussen de voorkant en de achterkant van de Zaanwand is duidelijk af te lezen aan de inrichting van de openbare ruimte. Alleen de voorzijde is voorzien van elementen om het publieke leven te faciliteren. De straatverlichting is echter verouderd en doet meer nostalgisch aan dan passend is bij een moderne interpretatie van de Zaanwand. Bovendien concurreren deze lantaarnpalen met de gebouwverlichting op palen. Een overkoepelend plan is hier wensbaar.

De berm langs het water is ter hoogte van het Bruynvisterrein ingericht met zowel publieke elementen als niet-publieke elementen. Ten noorden van Cargill staan er bomen in deze berm. Het is niet duidelijk of dit gebied publiek of niet publiek is, waardoor het verrommelt. Bij een meer publieke functie heeft de kade meer structuur en ritme nodig.

KNELPUNT
publieke inrichting Zaanwand mist samenhang; grasberm Veerdijk mist publieke structuur

7 Lassiestraat

8 Zandweg

2.9 ZAANSE ZAKEN

KWALITET ASSEN NAAR DE ZAAN
Zoals eerder vermeld, is de Lassiestraat (7) een groene bufferzone naast het terrein van Lassie. Op de foto's is te zien dat in deze zone ook parkeren is opgelost. Naast de functie van buffer vervult de Lassiestraat de rol van een as naar de Zaan. De as is overtuigend omdat het zicht helemaal tot de Zaan reikt. De materialisering is echter laagwaardig. Wat hier verder ontbreekt, is een aantrekkelijke publieke functie die motiveert om naar de Zaan te bewegen.

De Zandweg (8) behoort tot de historische linten van Wormer. Het groene karakter van deze as is vooral afhankelijk van de voortuinen, aangezien er in de openbare ruimte weinig ruimte is voor groen. De as reikt niet tot het water, wat sterk ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit.

KNELPUNT
Zandweg en Lassiestraat missen beide een publiek aantrekkelijk einde aan de Zaan

2.10 RECREATIEVE RUST

MORFOLOGIE

Anders dan in de deelgebieden Wormers Welkom en Zaanse Zaken, verbindt de Veerdijk in Recreatieve Rust de Zaan met een groen/blauw achterland. De Clausbrug en de Noordweg vormen nu en in de toekomst een harde scheidingslijn tussen de verschillende soorten achterland. De Veerdijk verbindt deze twee werelden, waarbij de Clausbrug als poort fungeert (11).
Om deze overgang overtuigender te maken, liggen er meerdere uitdagingen. Daaronder valt de versmalling van de Veerdijk ten noorden van de Clausbrug, die het veilig passeren van langzaam verkeer bijna onmogelijk maakt. In de toekomst gaat de voorkeur uit naar een publieke route voor langzaam verkeer langs de Zaan. De tweede optie is een ‘bypass’ achter de huizen en nautische bedrijven langs.
Verder naar het noorden gaat de Veerdijk over in de Wormerringdijk. Een dichte wand van bomen ontneemt hier voor een groot deel het zicht op de Poel (10). Dit benadrukt het belang van doorzichten naar de Poel ter plaatse van de Poelsluis en de Poelweg.

9 Wormervelden

10 De Hofjes

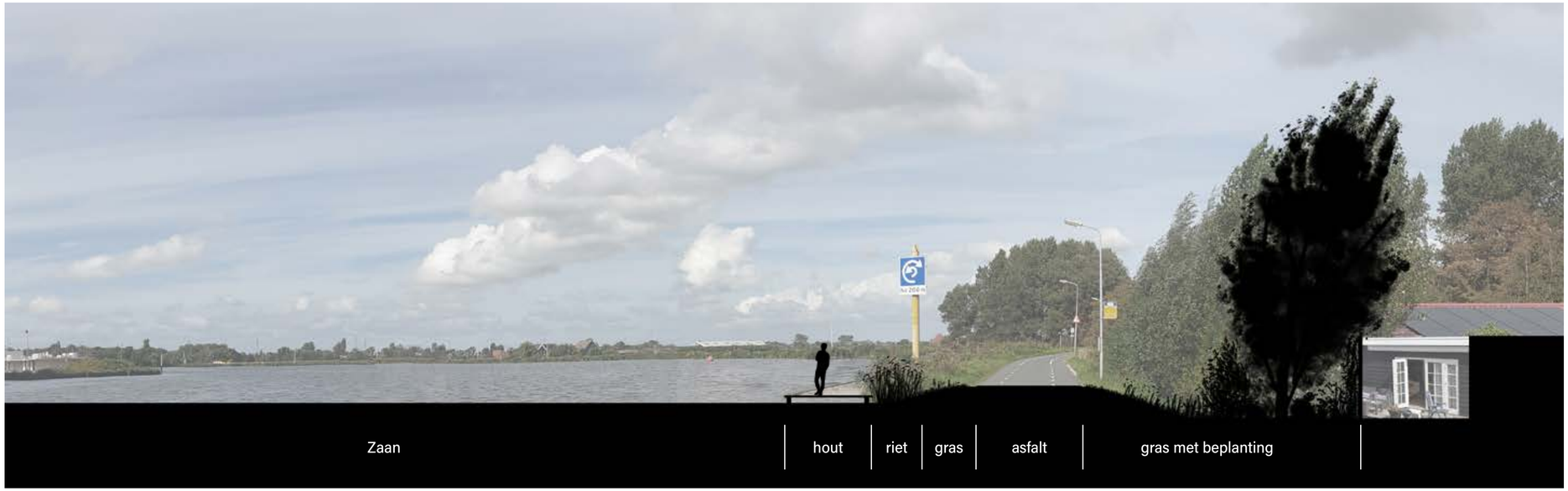
2.10 RECREATIEVE RUST

MASSA EN RUIMTE

Ter plaatse van het woningbouwproject ‘Wormervelden’ (9) is de Veerdijk momenteel een onontwikkeld gebied. Zo mist het gebied een route voor voetgangers die aansluit op het trottoir onder de Clausbrug door (op de doorsnede rechts van de weg).
Als Wormervelden verder ontwikkeld wordt, krijgt de route een rug aan de rechterzijde, waardoor de ruimtelijke beleving meer op de Zaan gericht zal zijn. Belangrijk hierbij is dat de plaatsing van de nieuwe bebouwing tevens bijdraagt aan het benadrukken van de route onder de brug door.
Ter plaatse van de Wormerringdijk (10) bevindt zich wel een rug, maar dan in de vorm van een dichte bomenwand. Naast het beschermen van de privacy van het huisjespark erachter, wordt het zicht op de Zaan gericht. Kleine aanlegsteigers passen bij het kleinschalige karakter van deze plek.

KNELPUNT
doorgang Clausbrug wordt op geen manier benadrukt

9 Wormervelden



10 De Hofjes

2.10 RECREATIEVE RUST

MATERIALISERING

De materialisering van de Veerdijk ter hoogte van Wormervelden past bij een industrieterrein. Langs de Zaan worden frequent vrachtwagens geparkeerd op de stelconplaten. Dit is ondenkbaar als het gebied tot een aantrekkelijk woongebied wordt ontwikkeld. Om de poortfunctie van de Clausbrug (van bebouwd naar groen) te versterken is het belangrijk dat de strook zijn hardheid behoudt met een hoogwaardiger verharding, zodat het kan dienen als een plek om te verblijven. De strook kan niet dienen als route, omdat een brugpeiler de weg verspert.

De Wormerringdijk is logisch en consistent gematerialiseerd. De houten steigers passen goed bij het groene karakter van de plek. Dit groene karakter vormt een sterk contrast met de industrie aan de overkant. De ruigheid van het groen complementeert de koudheid van deze industrie.

+ KERNWAARDE
ruig groen karakter Wormerringdijk vormt sterk contrast met industrie aan overkant

9 Wormervelden

10 De Hofjes

2.10 RECREATIEVE RUST

INRICHTING

De inrichting van de Veerdijk bij de Clausbrug is niet publiek. Als de kade ontwikkeld wordt tot een plek om te verblijven, is het belangrijk dat de inrichting hierbij aansluit.

Ter plaatse van de Wormerringdijk beschermt een bomenrij de privacy van het huisjespark erachter. Op enkele plekken wordt deze bomenrij echter onderbroken, en wordt de privacy beschermd met verschillende houten schuttingen. Dit levert een rommelig beeld op. De bomenrij kan beter doorgezet worden, zowel om de ‘groene wand’ vanaf de Veerdijk door te zetten en om het achterliggende gebied beter af te schermen. Zoals eerder gezegd, maakt dit het des te belangrijker dat de doorzichten van de Zaan naar de Poel verbeterd worden.

KNELPUNT
rommelig beeld door schuttingen Wormerringdijk

publiek element niet-publiek element

11 pad naar Poelboerderij

12 Clausbrug als poort

12 de Toren van Wormer fungeert als landmark

2.10 RECREATIEVE RUST

KWALITEIT ASSEN NAAR DE ZAAN
Als er in de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied wordt uitgegaan van de bypass optie (zie *Morfologie*), is het essentieel hoe de Poelboerderij vanaf de Zaan wordt bereikt (11). Op dit moment heeft het pad naar de Poelboerderij een hoge ruimtelijke kwaliteit. Die kwaliteit wordt echter teniet gedaan door de laagwaardige wegverharding. Een hoogwaardiger materialisering, bijvoorbeeld met gebakken klinkers, is hier van belang.

De Clausbrug vormt de poort tussen twee gebieden met een verschillende identiteit. Om deze functie te versterken, is het belangrijk dat het doorzicht op de bomen achter de brug te behouden. Onder de brug bevindt zich nu een niet ontworpen plek. Het is van groot belang dat dit in de toekomst wordt benadrukt als een doorgang, en niet als een plek om te verblijven. De Toren van Wormer (12) fungeert in dit geheel als landmark.

+ KERNWAARDE
Clausbrug vormt poort tussen twee identiteiten

3

KOERS

De analyse en waardestelling is het startpunt van dit document. Om deze ruimtelijke waarden naar uitgangspunten te vertalen, wordt er in dit hoofdstuk een algemene koers bepaald door middel van drie deelonderwerpen en de uitkomst van het participatietraject.

TOEKOMST INDUSTRIE

TOEKOMST INDUSTRIE

DILEMMA

De Zaanoever is in Wormer het gebied met potentieel de meeste ruimtelijke kwaliteit. De (grootschalige) industrie heeft over het algemeen een negatieve impact op de publieke beleving van deze kwaliteit. Daarentegen is dezelfde industrie van groot belang voor de plaatselijke economie en werkgelegenheid.

Op dit moment heeft de industrie een prominente positie aan de Zaanoever. Moet dit veranderen in de toekomst? Moet de Zaanoever een volledig publiek gebied worden, ten koste van alle bedrijvigheid? Of moet de industrie aan de Zaan uitbreiden, en gaat het economisch belang vóór de ruimtelijke kwaliteit van de publieke ruimte?

KOERS

Al honderden jaren is de Zaanoever het gebied waar bedrijvigheid thuishoort. De prominente plek die de maakindustrie aan de Zaan heeft, moet gekoesterd worden. De gemeente Wormerland voert dan ook geen uitsterfbeleid wat betreft de industrie. Integendeel: als nieuwe bedrijven zich willen vestigen aan de Zaan, wordt dit gestimuleerd.
Tegelijkertijd moet de Zaanoever winnen aan publieke kwaliteit. Wonen en recreëren moeten een prominentere plek aan de Zaan krijgen. Het doel is een gebied waar wonen, werken en recreëren naast elkaar kunnen bestaan. Het is dus geen kwestie van of/of, maar en+en.

STRATEGIE

De Zaan wordt opgedeeld in modulaire gebieden die van elkaar gescheiden zijn door groene buffers, loodrecht op de Zaan. Ieder gebied heeft een eigen kleur. Dankzij de buffers kunnen de gebieden afzonderlijk van elkaar van kleur veranderen. Dit maakt het mogelijk om door de jaren heen flexibel om te gaan met de mix van wonen, werken en recreëren.

Buffers faciliteren gefaseerde en gefragmenteerde verkleuring.

bron: Van Wind naar Stoom

(VERDWENEN) ERFGOED

(VERDWENEN) ERFGOED

DILEMMA

De industrie aan de Zaanoever kent een rijke geschiedenis die honderden jaren teruggaat. De geschiedenis van de maakindustrie aan het water is dan ook het fundament waar in de toekomst op gebouwd zal worden.

Maar hoe letterlijk moeten de beelden uit de geschiedenis genomen worden? Is het belangrijk dat de Zaanwand steen voor steen wordt teruggebouwd? Of moeten de verdwenen molens weer het beeld aan de Zaan bepalen, net zoals honderden jaren geleden?

Is het überhaubt mogelijk om een keuze te maken? De waarde van (verdwenen) erfgoed is continu aan verandering onderhevig. Hoe wordt er dan een keuze gemaakt in welk beeld uit de historie een plek moet hebben in de toekomst?

KOERS

Bij de ontwikkeling van de Zaanoever is de blik naar voren gericht. We kijken vooruit, met een gedegen kennis van het verleden.
De Zaanoever wordt dan ook geen museum, waarin het plaatje van vroeger wordt ingezet om terug te kijken. Het plaatje van vroeger krijgt pas betekenis wanneer het laat zien hoe het heden eruit is ontstaan.

Gelukkig zijn er langs de Zaan tal van artefacten uit het verleden, die de specifieke geschiedenis van het gebied direct zichtbaar maken. Nieuwe gebouwen langs de Zaan hebben een directe relatie met deze artefacten. In plaats van terug te verwijzen naar het verleden, laat nieuwe bebouwing zien hoe het heden eruit gevormd is.

STRATEGIE

Bij nieuwe ontwikkelingen in een historische context geldt er als hoofdregel: de context bepaalt. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om een verdwenen historisch object terug te bouwen, maar enkel als de context bepaalt dat dit object nadrukkelijk mist in de huidige situatie.
In een andere situatie kan de context bepalen dat er een hybride vorm moet worden gezocht tussen oud en nieuw, of dat er een volledig nieuw beeld gewenst is om het oude te complementeren.

De context bepaalt.

RELATIE REGIO

RELATIE REGIO

DILEMMA

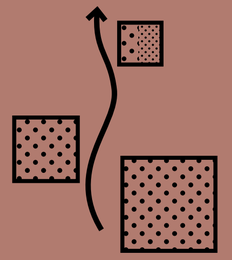
De gemeente Wormerland is onderdeel van een regio die te maken heeft met grote verstedelijkingsopgaven. Het is daarom van groot belang om te bepalen welke plaats Wormerland voor zichtzelf ziet weggelegd in deze opgaven. Er kan bijvoorbeeld worden ingezet op een hoge verstedelijking. Dit kan ten koste gaan van de kleinschalige kwaliteiten en het groen in het gebied. Wormer is daarentegen ook gebaat bij meer levendigheid in het gebied, en de Zaanoever biedt kansen om dit te bereiken.

KOERS

De identiteit van Wormer is drieledig: grootschalig industriëel aan de Zaan, kleinschalig dorps in de kern, open en groen in het veenweidelandschap. De Zaan verbindt dus de stedelijke schaal van de regio met de kleine schaal van Wormer. De Zaan is als een stedelijke ader door een groen landschap. De kleinschaligheid van het dorp Wormer en het groen in het deelgebied Recreatieve Rust zijn de troef in een regio die steeds verder zal verstedelijken.

STRATEGIE

Er wordt ingezet op de kwaliteit van het kleinschalige en groene karakter in het dorp en het deelgebied Wormers Welkom. De Zaan wordt vervolgens ingezet om het stedelijke karakter van de regio met het kleinschalige te verbinden. Hiertoe wordt er ingezet op de publieke kwaliteit van de Zaanoever en de kwaliteit van de Zaan als waterweg.



De Zaan verbindt het stedelijke met het kleinschalige.

COLLECTIEVE IDENTITEIT

COLLECTIEVE IDENTITEIT

Participatie heeft een belangrijke rol gehad in het opstellen van de Zaanoevervisie. Allereerst hebben jong en oud via straatenquêtes hun visie gedeeld over de ruimtelijke identiteit van de gemeente Wormerland. Er werd onder andere gevraagd wat zij karakteristiek vonden aan de gemeente. Het overgrote merendeel noemde hier Het Zwet en de Beschuitstoren; de industrie aan de Zaanoever werd door één van de zeventien ondervraagden genoemd. Op de vraag waar men trots op was, werd vooral de natuur en het dorpsgevoel genoemd. Het moge duidelijk zijn dat de Zaanoever nog niet bekend staat als een prettig publiek gebied. Er ligt dus een belangrijke opgave om de Zaanoever zowel te ontwikkelen als te verbinden met het achterland. Het is belangrijk dat de Zaanoever een meerwaarde gaat vormen voor de totale gemeente. Dan pas kan de Zaanoever iets betekenen voor de collectieve identiteit van de inwoners van Wormerland.

Volgend op de straatenquêtes, is er een open avond gehouden op het gemeentehuis, waar inwoners van Wormerland specifiek gevraagd werd hun mening te geven over wat zij kenmerkend vinden aan de Zaanoever. De uitkomsten van deze open avond zijn opgenomen in dit hoofdstuk en verbonden aan een strategie. De elementen die de collectieve identiteit vorm geven zijn respectievelijk de schaal, kleur, gebouwtypes en materiaal. In het kader van dit document zijn dit elementen waar nieuwe ontwikkelingen inspiratie uit kunnen putten om bij te dragen aan de collectieve identiteit.

posters voor open avond op 14-10-2019

COLLECTIEVE IDENTITEIT:

SCHAAL

VRAAGSTUK 1: SCHAAL

Langs de Zaan is zowel de grote schaal (de fabrieken, de Zaanwand, de vergezichten) als de kleine schaal (aanlegsteigers, Bartelsluisbuurt) aanwezig.

Vraagstelling tijdens open avond: *"Welke schaal vindt u kenmerkend voor de Zaanoever?"*

OPINIE

Op de vraag *"Welke schaal vindt u kenmerkend voor de Zaanoever?"* antwoordde men als volgt:

de grote schaal	**33%**
de kleine schaal	**33%**
beide	**33%**

Beide schaalbelevingen worden dus als kenmerkend ervaren door de inwoners van Wormerland. De combinatie is kenmerkend.

STRATEGIE

Er wordt ingezet op een mix van het grootschalige en het kleinschalige. Stedenbouwkundig gezien is de Zaan de plek waar het merendeel bestaat uit grote bouwmassa's. De kleinere gebouwen zijn de uitzondering op deze regel. De kleinschalige uitzonderingen zorgen ervoor dat de Zaanoever een levendig gebied blijft, waar de menselijke maat aanwezig blijft. Deze mix van groot- en kleinschalig moet behouden blijven.

Kleinschaligheid als verbijzondering grote schaal.

COLLECTIEVE IDENTITEIT:

KLEUR

VRAAGSTUK 2: KLEUR

Uit de architectonische analyse van de gebouwen aan de Zaan volgt een kleurenpalet.

Vraagstelling tijdens open avond: *"Welke kleur vindt u kenmerkend voor gebouwen aan de Zaanoever?"*

Men werd gevraagd om tien punten te verdelen over de zeven kleuren.

OPINIE

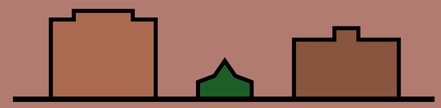
Op de vraag *"Welke kleur vindt u kenmerkend voor gebouwen aan de Zaanoever?"* antwoordde men als volgt:

donkerbruin	**3%**
rood-bruin	**46%**
geel	**2%**
wit	**12%**
kalk	**7%**
grijs	**2%**
groen	**28%**

Rood-bruin is volgens de ondervraagden duidelijk de meest kenmerkende kleur. De Zaanwand zal hier een belangrijk aandeel in hebben. Als tweede komt het groen van de Bartelsluisbuurt en de houten pakhuizen naar voren.

STRATEGIE

Rood-bruin en groen vormen de basiskleuren voor de Zaanoever. Deze worden secundair ondersteund met neutrale kleuren als wit, kalk en grijs. Afhankelijk van de locatie van de betreffende ontwikkeling zal de kleurkeuze afgestemd moeten worden op de belendende bebouwing. Ook hier geldt dat de uitzondering de regel verlevendigt.



Rood-bruin en groen vormen de basiskleuren voor de Zaanoever

COLLECTIEVE IDENTITEIT:

GEBOUWTYPES

VRAAGSTUK 3: GEBOUWTYPES

Aan de Zaanoever zijn zes archetypen bebouwing te onderscheiden.

Vraagstelling tijdens open avond: *"Welk gebouwtype vindt u kenmerkend voor de Zaanoever?"*

Men werd gevraagd om tien punten te verdelen over de zes gebouwtypes.

OPINIE

Op de vraag *"Welk gebouwtype vindt u kenmerkend voor de Zaanoever?"* antwoordde men als volgt:

het Zaanse huis	**16%**
het houten pakhuis	**27%**
het stenen pakhuis	**33%**
het betonnen silogebouw	**18%**
het industriële complex	**4%**
de woontoren	**2%**

De historische gebouwtypes voeren duidelijk de boventoon, waarbij het stenen pakhuis als het meest kenmerkend wordt gezien.

STRATEGIE

De selectie van de vier geanalyseerde archetypen is gebaseerd op de uitkomst van de participatiesessie. De Wormerlanders zijn van mening dat het industriële complex en de woontoren niet bijdragen aan het beeld dat zij van de Zaanoever hebben. Nieuwe architectuur kan qua beeld geinspireerd zijn op de archetypen. Gezien de verdichtingsopgave voor Wormer, is het ook mogelijk 'een nieuwe laag' toe te voegen aan de historie en woontorens te ontwerpen die het huidige bebouwingsbeeld verrijken (zonder relatie te hebben met archetypen).

Nieuwe architectuur geinspireerd op archetypen

COLLECTIEVE IDENTITEIT:

MATERIAAL

VRAAGSTUK 4: MATERIAAL

Langs de Zaanoever zijn de gebouwen in hoofdzaak gebouwd met vier verschillende materialen.

Vraagstelling tijdens open avond: *“Welk materiaal vindt u kenmerkend voor gebouwen aan de Zaanoever?”*

Men werd gevraagd om tien punten te verdelen over de vier materialen.

OPINIE

Op de vraag *“Welk materiaal vindt u kenmerkend voor gebouwen aan de Zaanoever?”* antwoordde men als volgt:

hout	**52%**
baksteen	**30%**
beton	**14%**
metaal	**4%**

Hout wordt gezien als het meest kenmerkende materiaal langs de Zaan, terwijl rood-bruin (de kleur van baksteen) als meest kenmerkende kleur wordt gezien. Dit zou te maken kunnen hebben met het feit dat hout het oudste materiaal is langs de Zaanoever.

STRATEGIE

Aangezien het stenen pakhuis als het meest kenmerkende gebouwtype en rood-bruin als de meest kenmerkende kleur wordt genoemd, ligt het niet voor de hand om nieuwe architectuur voornamelijk in hout uit te voeren. De uitkomst toont echter wel degelijk aan dat houten architectuur bestaansrecht heeft aan de Zaan. Hout en steen blijven dan ook de boventoon voeren. Voor baksteen geldt dat er ook naar verwezen kan worden met andere steenachtige materialen. Glas, staal en beton worden gebruikt om nieuwe toevoegingen te accentueren.

Hout en steen voeren de boventoon aan de Zaanoever.

4

UITGANGSPUNTEN

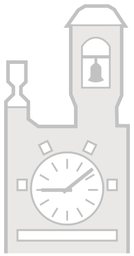
Op basis van de kernkwaliteiten (H.2) en de koers (H.3) worden uitgangspunten bepaald voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

4

UITGANGSPUNTEN

STEDENBOUW

Op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten kunnen er beslissingen worden genomen op gemeentelijk schaalniveau.



ARCHITECTUUR

OPENBARE RUIMTE

industrie aan de Zaan

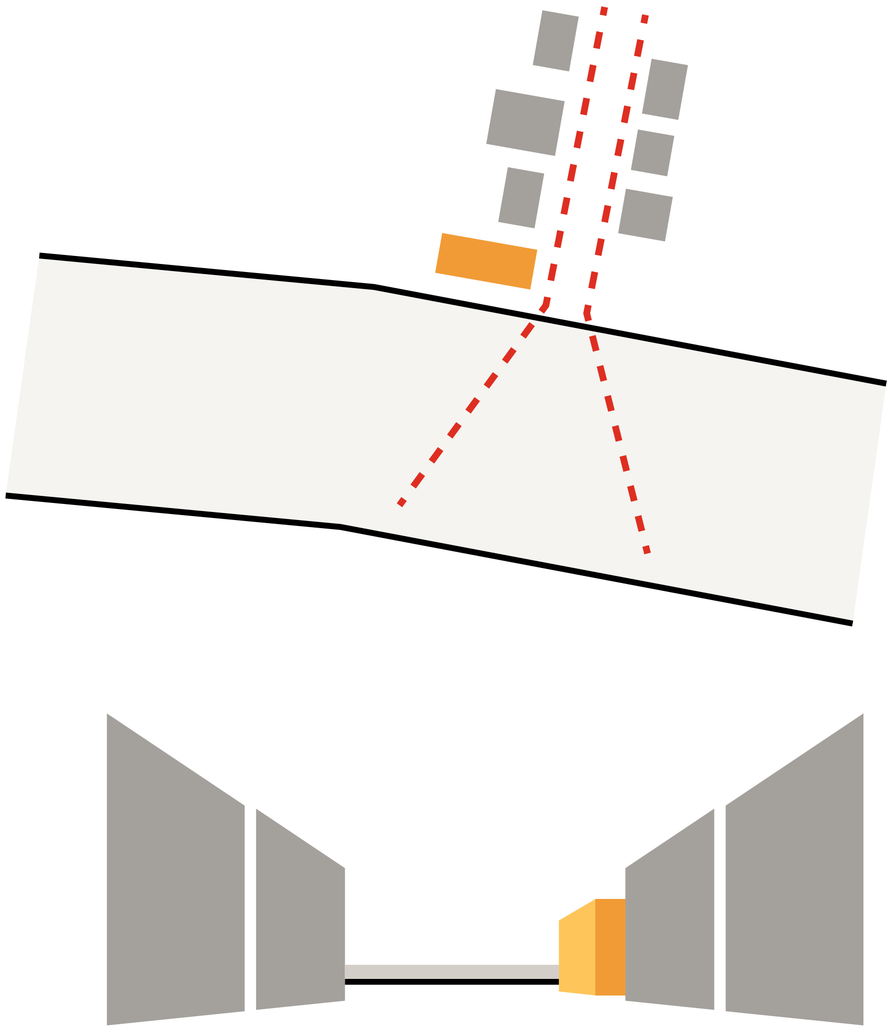
groene as naar Zaan

publiek toegankelijke route

#1

Eerst *naar* de Zaan, dan *langs* de Zaan.

Een doorlopende route langs de Zaan moet nadrukkelijk beschouwd worden als een vergezicht, dat al dan niet deels zal worden gerealiseerd. De focus ligt dan ook ten eerste op het bereiken van de publieke delen van de Zaanoever.
De assen loodrecht op de Zaan hebben een hoge potentie om de Zaan met het achterland te verbinden. Deze assen worden zo groen mogelijk ingericht.
Op die manier beantwoorden de assen tegelijkertijd aan de vraag om buffers te creëren tussen de verschillende gebieden aan de Zaan, zoals beschreven in het hoofdstuk *KOERS: toekomst industrie*.



#2

Een as eindigt met zicht op de Zaan en een publieke functie.

De assen die aangeduid zijn in uitgangspunt #1 eindigen met zicht op de Zaan. Bebouwing of beplanting mag de zichtlijn in de as op geen enkele manier onderbreken.

Een as krijgt pas betekenis wanneer er een reden is om naar de Zaan toe te bewegen. Het wordt dan ook van harte toegejuicht om publieke functies te realiseren aan de Zaan, die direct naast de as (excentrisch) worden geplaatst. Ze mogen daarbij subtiel in het oog springen vanuit de as, zonder het zicht op de Zaan te blokkeren.

#3

Bebouwing volgt de originele ontginningsstructuur.

Kenmerkend aan de Zaanoever is de strenge richting in het onderliggende landschap. Bij nieuwe ontwikkelingen vormt deze onderliggende structuur het uitgangspunt voor de verkavelingsrichting.

De verzameling van archetypen gebouwen... (1/2)

#4

MASSA'S LANGS DE ZAAN
Langs de Zaan komen zware massa's te staan. Een belangrijke architectonische opgave ligt dan ook in een moderne interpretatie van de stenen pakhuistypologie. Kleine lichte gebouwtjes gelden als verbijzondering in deze zwaarte. De kleinschalige houten pakhuizen vervullen deze functie en gelden tevens als inspiratiebron voor nieuwbouw.
De stevige blokken in Wormer contrasteren sterk met de kleinschalige wand van Zaanse huisjes aan de kant van Wormerveer.

VOORTBORDUREN OP DE CONTRASTEN
Nieuwbouw aan de Zaanoever dient aan te sluiten bij de karakteristieken van de archetypen zoals omschreven in hoofdstuk 4 Architectuur.
Samenhang met deze bestaande bebouwing uit zich in overeenkomende bouwhoogtes en relaties in korrelgrootte. Ten tweede wordt samenhang bereikt door te relateren aan de architectonische stijlkenmerken van de vier archetypen aan de Zaan. Daarnaast wordt er een nieuwe laag toegevoegd aan het bestaande beeld van de Zaanoever door contrasterende, moderne materialen toe te passen, zoals glas en staal.

SPEELSE VERWIJZINGEN
De architectonische kenmerken (materiaal, kleur, vorm) van de vier archetypen dienen niet om kopieën van die archetypen te bouwen; ze dienen om tot nieuwe verrassende combinaties te komen. Het nieuwe is hiermee een nieuwe mix van het bestaande en draagt bij aan een rijker beeld van de Zaanoever.

…vormen een inspiratie voor nieuwe gebouwen (2/2)

#4

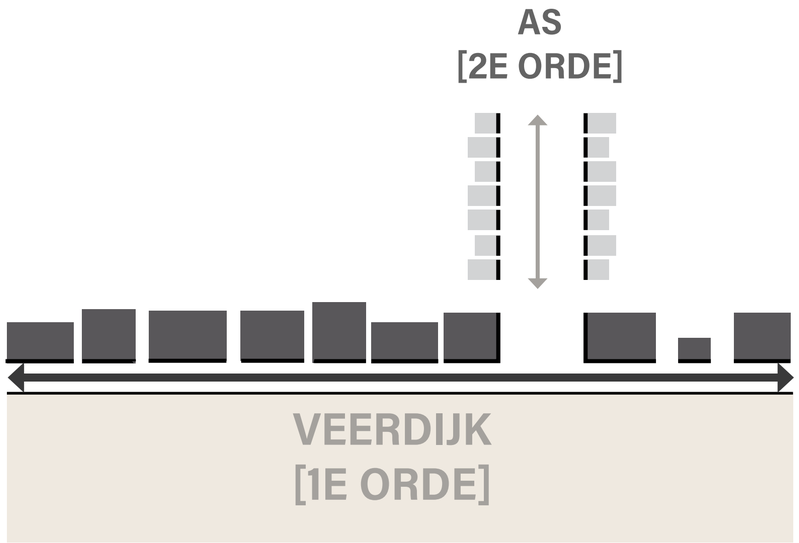
ZAANSE HUIS

HOUTEN PAKHUIS

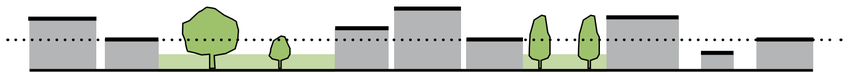
STENEN PAKHUIS

BETONNEN SILOGEBOUW

BEBOUWING AAN DE ZAAN VAN EERSTE ORDE, ASSEN DWARS OP DE ZAAN VAN TWEEDE ORDE



HOOGTEVARIATIE IN WAND



#5

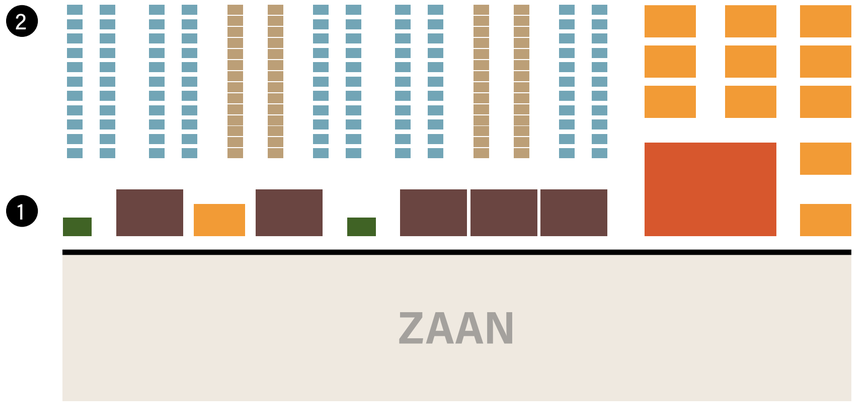
De Zaanwand wordt aangeheeld en verlengd.

In de huidige situatie vallen er te veel gaten in de bebouwing aan de Zaan. Doel is om een hoge dichtheid te bereiken aan de Veerdijk, door de Zaanwand aan te helen en te verlengen.

De bebouwing aan de Zaan is van de eerste orde, nieuwe bebouwing versterkt deze basis. De assen die uitkomen op de Zaan zijn duidelijk van een tweede orde en dienen dan ook geen onderbrekingen te vormen van de Veerdijk.

Daarnaast is het belangrijk dat wandwerking niet betekent dat gebouwen overal hoog moeten zijn. Ook hier geldt dat er aangesloten wordt op het gevarieerde beeld aan de Zaan en het samenspel van de archetypes. De hoogte aan de Zaan varieert en tegelijkertijd zorgen overeenkomende bouwhoogtes voor samenhang.

KORRELPATROON (IN PLATTEGROND)



** globaal patroon: geen daadwerkelijk ontwerp voor de Zaanoever*

#6

Industriële korrel wordt stedelijke korrel.

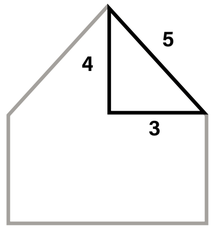
De historisch bepaalde industriële korrelgrootte wordt als basis genomen voor een nieuwe ‘stedelijke’ korrel aan de Zaan (1). De stedelijke schaal wordt afgewisseld met bijzondere kleinschalige accenten. In het achterland wordt juist de kleinschalige dorpse korrel voortgezet en versterkt (2). De assen zoals hiervoor beschreven komen uit op de Veerdijk en vanuit deze assen wordt het contrast tussen de ‘twee werelden’ goed beleefbaar.

#7

Bouwhoogte en dakvormen aan de Zaan

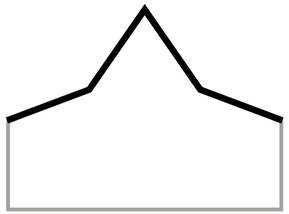
KAPVORMEN GERELATEERD AAN ARCHETYPEN

ZAANSE HUIS



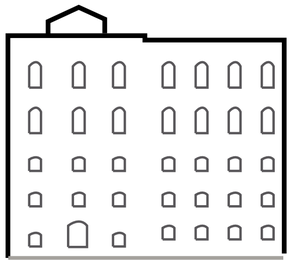
ZADELDAK [3-4-5 STEEK]

HOUTEN PAKHUIS



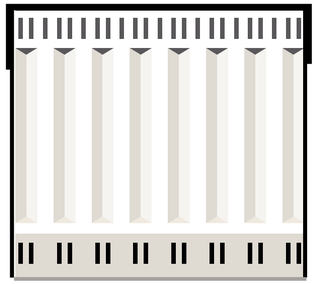
ZADELDAK ENKEL- OF DUBBELZIJDIG AANGEKAPT

STENEN PAKHUIS



PLATTE AFDEKKING

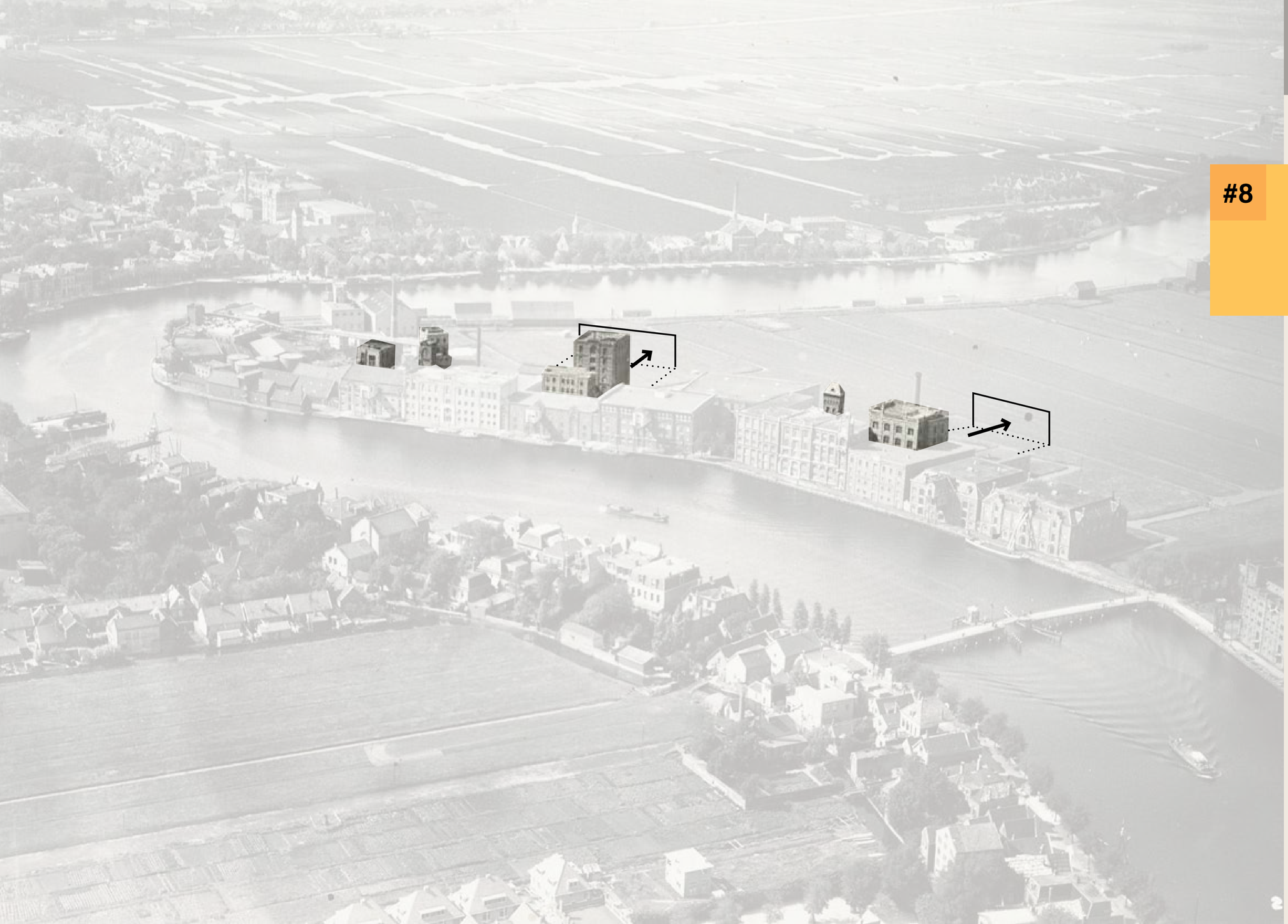
BETONNEN SILOGEBOUW



PLATTE AFDEKKING

Uitgangspunt voor het beeld aan de Zaan is een stedelijke maat en schaal die past bij het industriële karakter.
Van belang is aan te sluiten bij de massa en het ritme van de bestaande bebouwing. Daarom wordt er een maximale bouwhoogte van 30m voorgeschreven; de nieuwbouw wordt niet hoger dan de Lassie fabriek.

De dakvormen zijn gerelateerd aan het archetype waar met de nieuwbouw aan wordt gerefereerd. Het merendeel van de gebouwen zal bestaan uit een plat dak: stenen pakhuis, silogebouw. Kleinere gebouwen die gerelateerd zijn aan het Zaanse huis en het houten pakhuis dienen wel een hellend dak te krijgen.



#8

Bebouwing aan de Zaan heeft een hogere tweede linie.

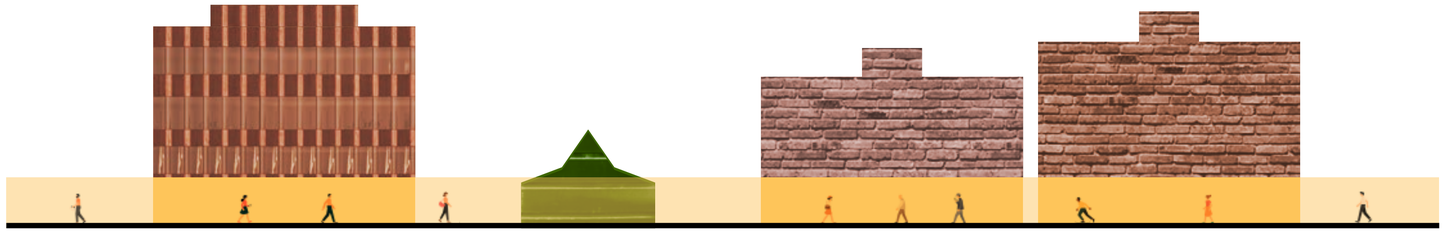
Van oudsher is het gebruikelijk dat gebouwen aan de Veerdijk hogere uitbreidingen hadden ‘in de tweede linie’. De silo’s van Lassie (niet zichtbaar op foto) zijn hier een sprekend voorbeeld van. De hogere tweede linie zorgt voor een dynamisch beeld in een beweging langs de Zaan. Daarnaast wordt de tweede linie ‘verzacht’ door de lagere eerste linie. Met andere woorden: er worden forse bouwhoogtes bereikt, zonder dat deze bebouwing zich opdringt aan de Zaanoever. Deze karakteristiek wordt doorgezet in nieuwbouwsituaties. Daarbij geldt als belangrijk aandachtspunt dat de hogere tweede linie ook vanaf de andere kant beleefd wordt. Dit maakt het noodzakelijk om achter de bebouwing aan de Veerdijk open plekken te maken die deze hoogbouw aan kunnen.

** globaal principe aanpak achterkanten, geen daadwerkelijk stedenbouwkundig ontwerp*

#9

Achter de bebouwing aan de Veerdijk worden plekken omsloten.

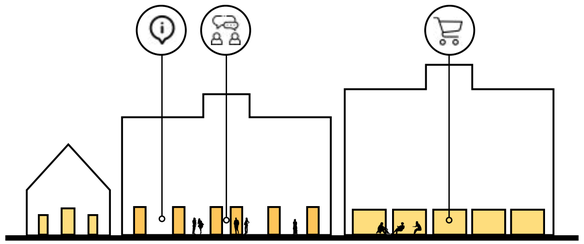
Omdat gebouwen aan de Zaan in de regel dicht aan het water en aaneengesloten zijn geplaatst, ontstaat er behoefte aan plekken om te verblijven. Deels zullen deze plekken aan de Zaan worden gemaakt en deels worden deze achter de eerste bebouwingslinie gemaakt.
In de toekomstige situatie keert de Zaanwand zich binnenstebuiten. De verspringende lijn van de achterkant wordt ingezet om plekken te omsluiten achter de eerste bebouwingslinie.



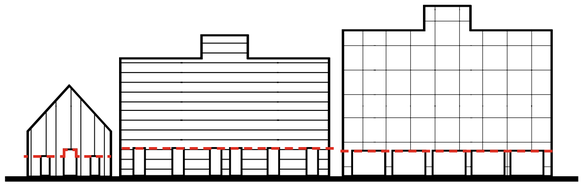
#10 De plint draagt bij aan een levendige Veerdijk.

Variatie in uitstraling van de bebouwing aan de Zaan geeft een karakteristiek beeld. Hoe het gebouw op de openbare ruimte aansluit heeft bovendien veel invloed op de leefbaarheid op straat. Voor een levendige plint zijn de volgende uitgangspunten denkbaar:

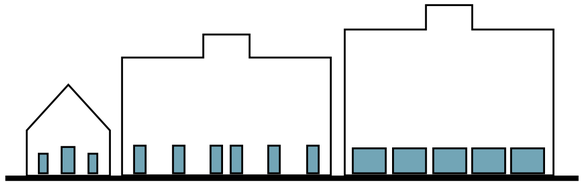
- Een uitnodigende plint met publieke functies en voordeuren georiënteerd aan de Zaan kunnen bijdragen aan de levendigheid en sociale controle;
- Een plint met een wisselend architectonische uitstraling geeft een levendig en persoonlijk beeld. Diversiteit in maat, kleur, materiaal en marginalisering van de plint kan hierin bijdragen;
- Een heldere en transparante plint schept een relatie tussen binnen en buiten en gaat anonieme plekken tegen;
- Een herkenbare plint draagt bij aan de identiteit van de openbare ruimte aan de Zaan. Entrees en portieken kunnen herkenbaar en transparant vormgegeven worden. Ook een individueel leesbare pandenstructuur in de gevel draagt bij aan de herkenbaarheid.



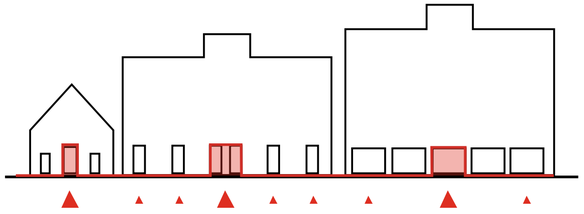
EEN UITNODIGENDE PLIN



EEN PLINT MET EEN WISSELENDE UITSTRALING

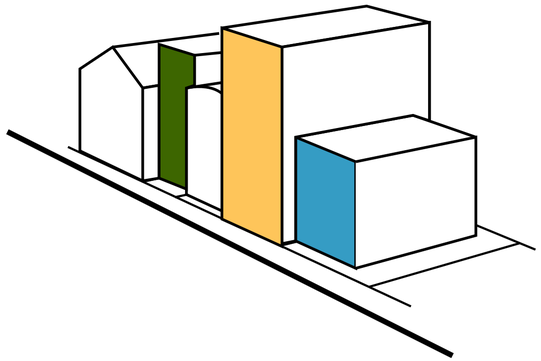


EEN OPEN EN HELDERE PLINT

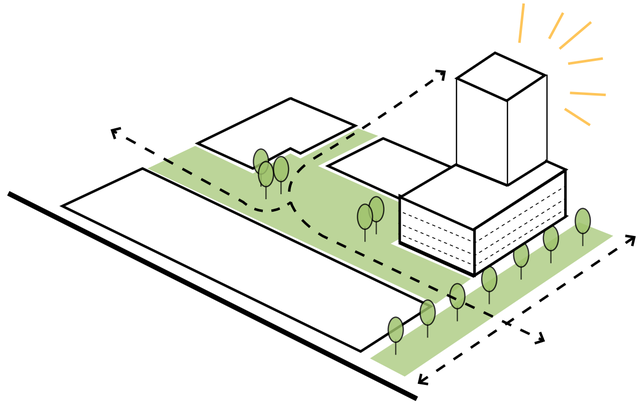


EEN HERKENBARE PLINT

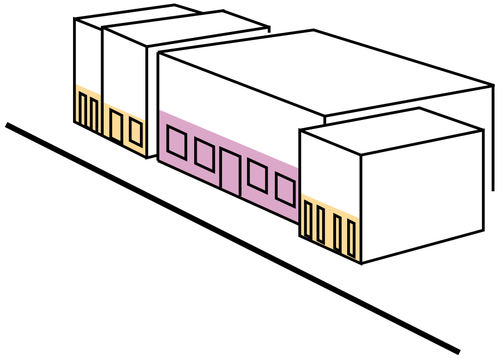
#11 Nieuwe bebouwing achter de Veerdijk en binnenwerven



INDIVIDUEEL HERKENBARE BEBOUWING



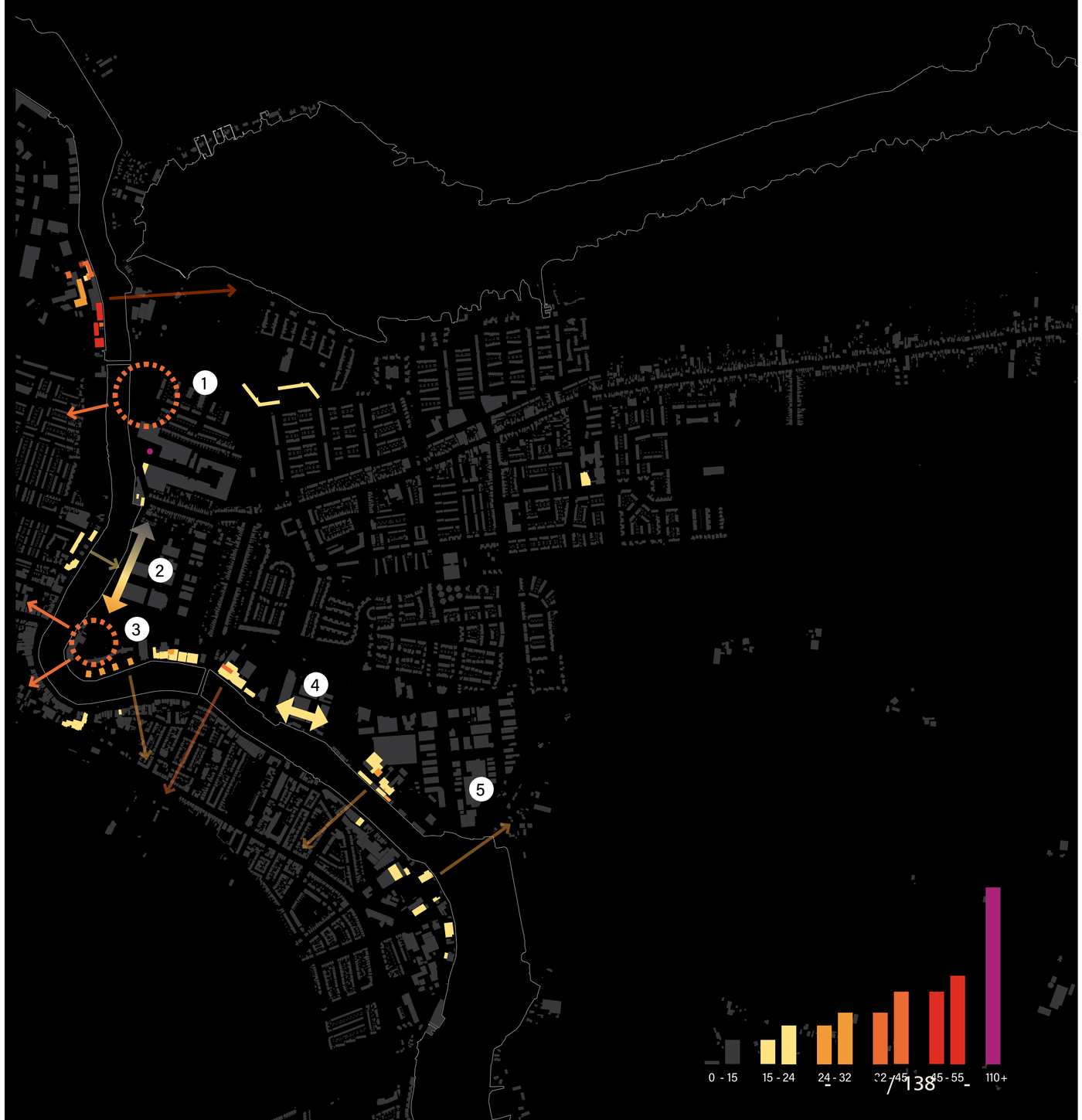
BINNENRUIMTE MET VERBLIJFSKWALITEIT



VERBLIJFSKWALITEIT LANGS DE GEVEL

In de toekomst wordt mogelijk nieuwe bebouwing toegevoegd achter de bebouwing aan de Veerdijk. Momenteel is de Zaanwand georiënteerd op de Zaan en wordt de noordzijde gekenmerkt door achterkanten aan de openbare ruimte. Ten behoeve van een representatief bebouwingsbeeld aan de achterzijde van de Veerdijk, dient:

- Individueel herkenbare bebouwing bij te dragen aan een eigen identiteit. Variatie in bouwhoogte en kavelbreedte kan de individualiteit van de bebouwing versterken. Door de kavels op het water te oriënteren kan er nog wel een relatie geschept worden met de Zaan;
- Verblijfskwaliteit langs de gevel aan de achterzijde van de Veerdijk ontstaan, wat kleinschalige en gemoedelijke van uitstraling is. Een open, multifunctionele plint met een informele rooijlijn kan hierin bijdragen.
- De binnenruimte van de bouwblokken een nieuwe laag van openbare ruimte toe te voegen aan de stedelijke sructuur. Door aan te sluiten op groen en bebouwingsstructuren kan er een verbinding gemaakt worden met de context. Ook woontorens sluiten aan bij omliggende bebouwing en maakt deel uit van een basement.



#12

Aan de Zaan komen twee nieuwe hoogteaccenten.

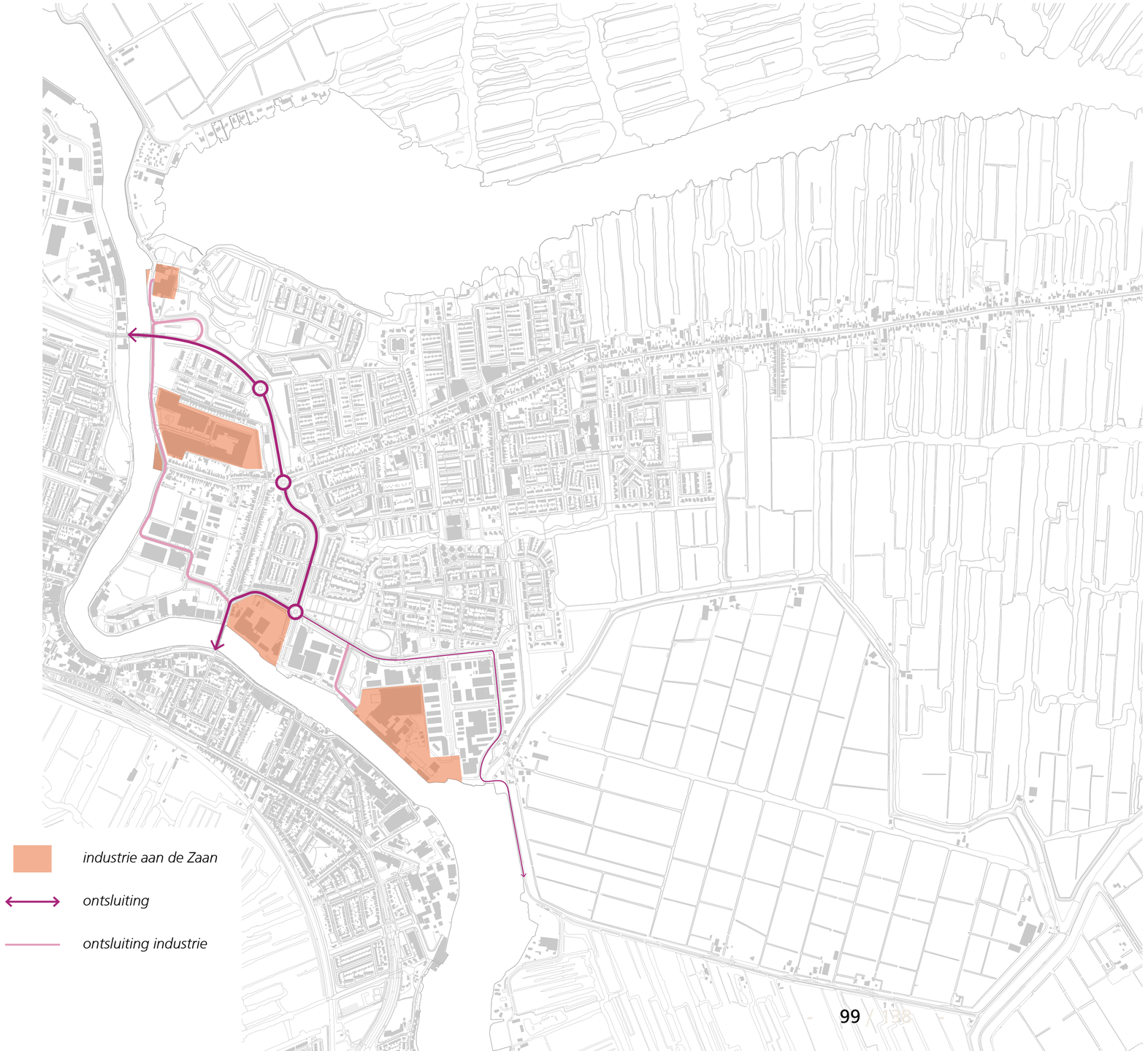
1. Hoogbouw nabij de Clausbrug markeert de overgang tussen het bebouwde gebied en het groen.

2. De noordkant van de Zaanbocht krijgt een oplopend hoogtepatroon richting het zuiden. De bebouwing bouwt op richting een markant accent op de punt (3) en bouwt af richting de Zandweg.

3. Op de punt van de Zaanbocht wordt in de tweede linie een nieuw hoogteaccent geplaatst als zwaartepunt van Wormer. De markering wordt niet hoger dan de Lassie fabriek.

4. Tussen Lassie en Olam is er plaats voor lichte hoogbouw, die lager blijft dan de grote industriële buren.

5. Op de kop van Westerveer is wel een markering gewenst, maar niet in de vorm van hoogbouw en alleen ter vervanging van bestaande bouw.



#13 Op weg naar een volledig autoluwe Veerdijk waar niet wordt geparkeerd.

Vanwege de industrie nabij de Zaanoever is het onmogelijk om de volledige Veerdijk autoluw te maken. Op de ontsluitingswegen voor deze industrie (roze op de kaart) moet er daarom in eerste instantie worden uitgegaan van een scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer. Daarbij moet vooral de route voor langzaam verkeer aan kwaliteit winnen. Beleving van de Zaan staat hier centraal. Zie uitgangspunt #20 voor inspiratie.

Op de overige delen van de Veerdijk (met name in de Zaanbocht) is het uitgangspunt om autoluwe zones te creëren.

Voor het complete gebied geldt dat parkeren niet opgelost wordt op de Veerdijk.

#14

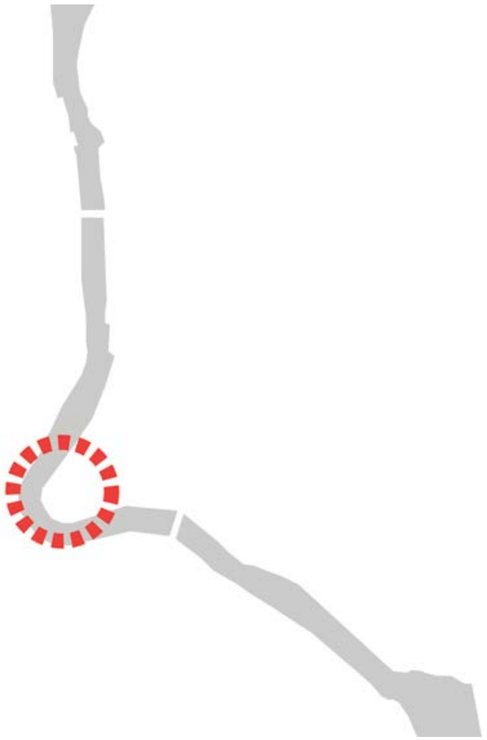
Scenario’s voor wonen op de Zaan

In de zoektocht naar plekken voor (nieuwe) woonschepen, zijn er drie mogelijke scenario’s waarbinnen deze ontwikkeling kan plaatsvinden.

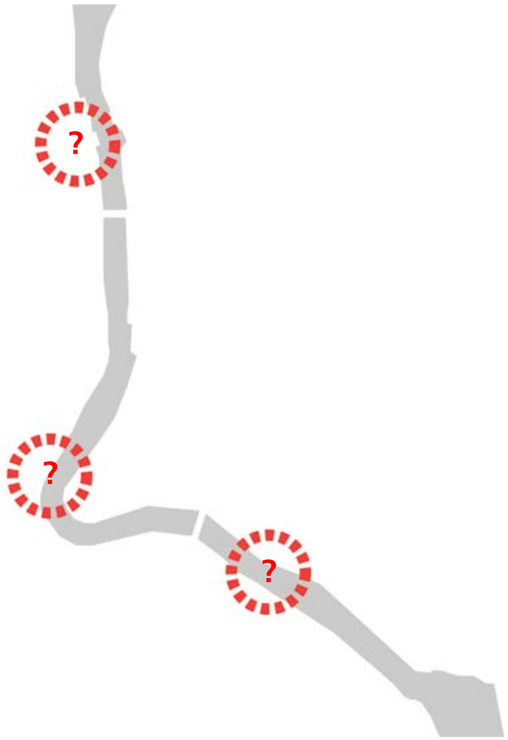
1. De Zaanbocht verdichten met nieuwe woon- en recreatieschepen en de ruimte optimaal benutten.

2. Een nieuwe plek vinden die geschikt is voor woon- en recreatieschepen. En uitsluitend inzetten één nieuwe locatie.

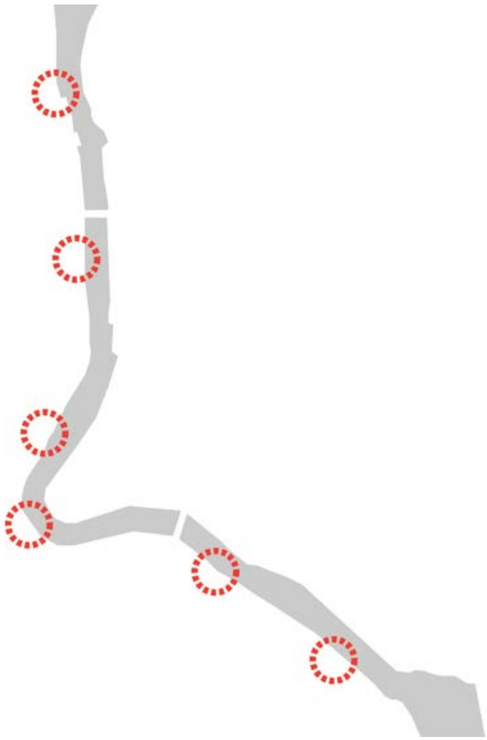
3. Uitbereiden toestaan op kleinere aangewezen locaties op de gehele Zaan.



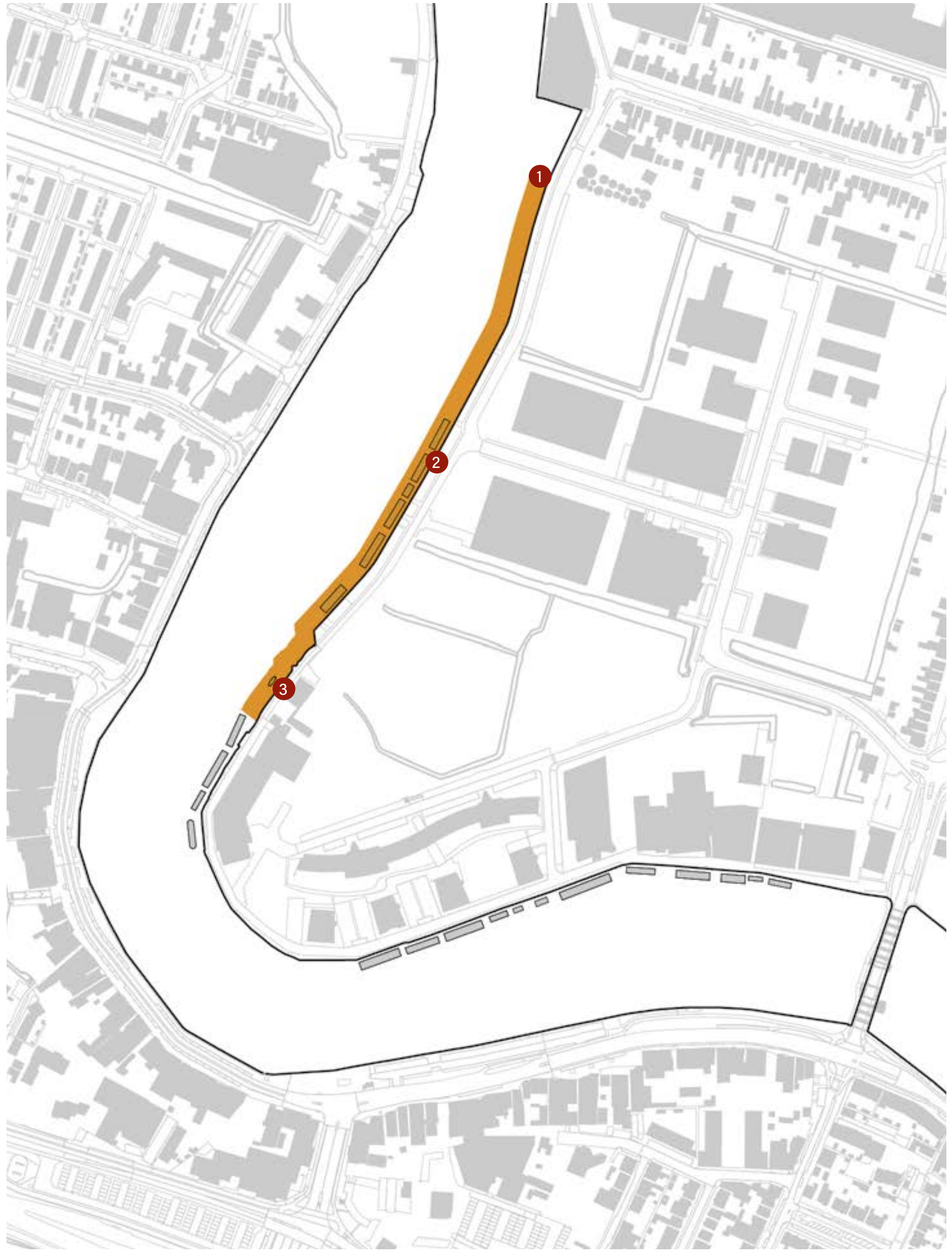
1.
Verdichten en uitbreiden Zaanbocht



2.
Uitbreiden op een enkele nieuwe locatie



3.
Uitbreiden verspreid over de gehele Zaan



1. plek waar nieuwe schepen kunnen komen.

2. plek waar regels verrommeling tegen moeten gaan.

3. plek voor verdichting tussen bestaande plekken

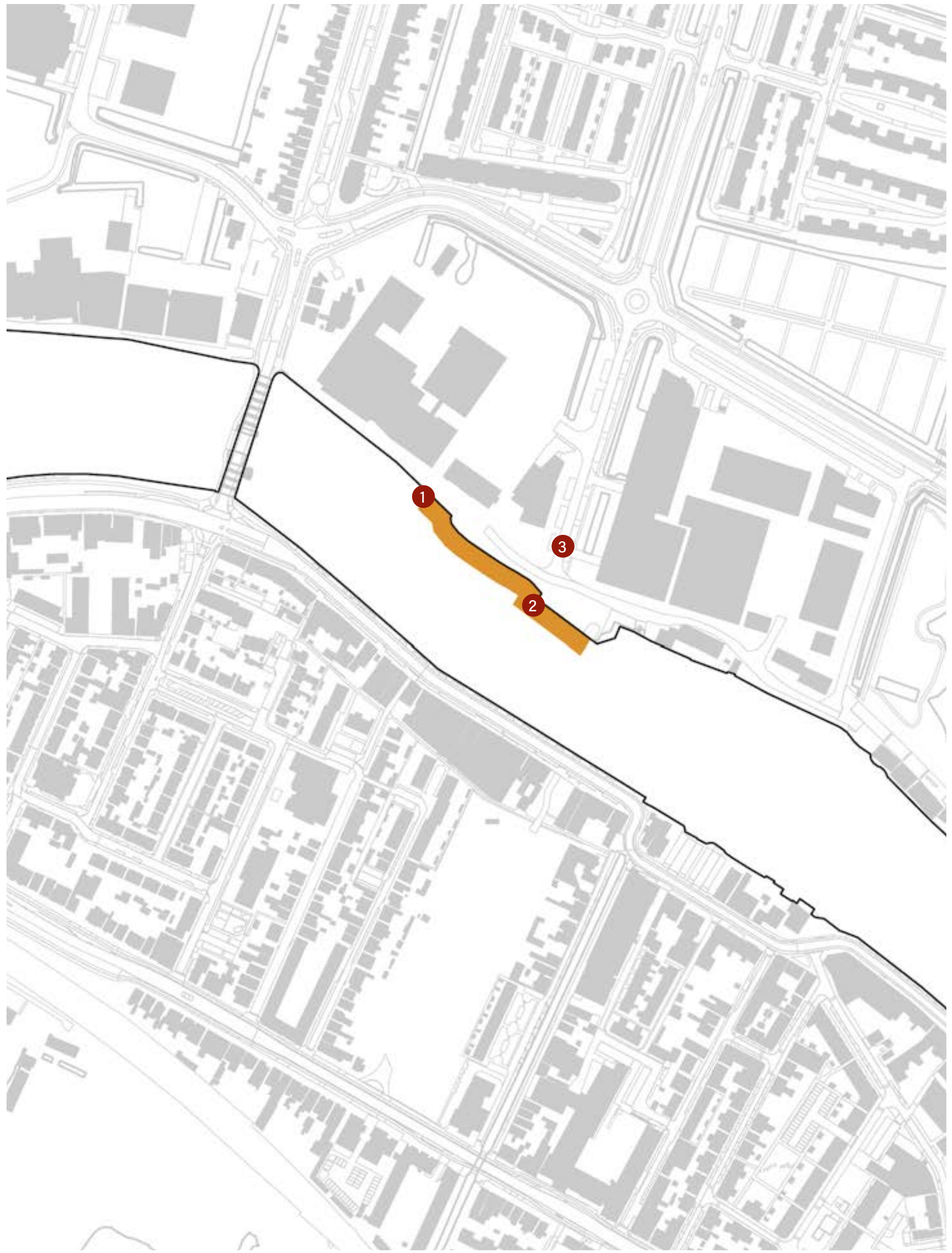
#14

Scenario 1: Verdichten Zaanbocht

Uitgangspunt binnen dit scenario is dat er enkel verdichting kan plaatsvinden wanneer dit acceptabele plekken zijn m.b.t. leefbaarheid en bedrijvigheid en met inachtneming van 3 meter afstand tussen de schepen. Hier worden alleen woonschepen toegestaan die passen bij de beoogde beeldkwaliteit. Ook moet dit aanleiding geven om schepen die voor verrommeling zorgen, nieuwe regels te geven voor een eenduidiger beeld langs de Zaan.

KANS
De rest van de Zaan vrijhouden van ontwikkelingen

KNELPUNT
Mogelijk druk beeld in de Zaanbocht



1. mooi groen en statige architectuur

2. plek waar regels verrommeling tegen moeten gaan.

3. goede bereikbaarheid

#14 Scenario 2: Nieuwe locatie

Uitgangspunt binnen dit scenario is dat de ontwikkeling moet zorgen dat de rest van de Zaan vrij blijft van nieuwe woonschepen en dat de Zaanbocht vrij blijft van verrommeling. Ten zuiden van de Lassie fabriek ligt een locatie die plaats kan bieden aan nieuwe woonschepen.

KANS
De rest van de Zaan vrijhouden van ontwikkelingen

KNELPUNT
Mogelijk moeten er aanpassingen gedaan worden aan de zachte kade

1. verrommeling oplossen

2. plek waar regels verrommeling tegen moeten gaan.

#14 Scenario 3: Woonschepen toestaan over de gehele Zaan

Scenario 3 laat schepen over de gehele Zaanoever toe, mits de plekken dit toelaten in het kader van leefbaarheid en gezondheid. In beginsel worden woonschepen langs een groot deel van de Zaanoever toegelaten op plekken waar de leefbaarheid gegarandeerd kan worden. Dit betekent dat op locties aan de Zaanoever, die niet toegankelijk zijn (priveterrein) en waar grootschalige bedrijven als Cargill aanwezig zijn niet geschikt zijn voor woonschepen.
Dit scenario kan ook de plekken benutten uit scenario 1 en 2, met het oog op het verbeteren van de kades.

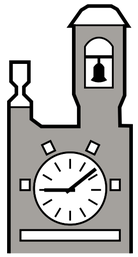
KANS
Drukke plekken voorkomen, maatwerk kunnen bieden

KNELPUNT
Schepen over de gehele Zaanoever is mogelijk onwenselijk

4

UITGANGSPUNTEN

STEDENBOUW



ARCHITECTUUR

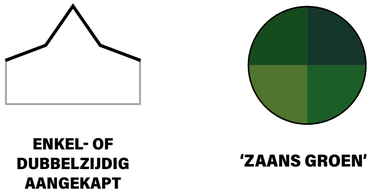
In dit gedeelte wordt uitgelegd hoe de verschillende architectonische paletten uit hoofdstuk 2 gebruikt moeten worden bij toekomstige ontwikkelingen.

OPENBARE RUIMTE

INSPIRATIE VOOR NIEUWE GEBOUWEN

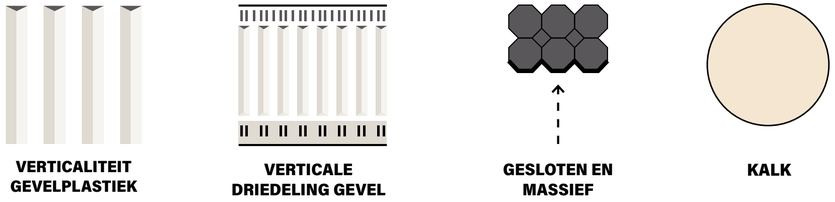
ZAANSE HUIS

HOUTEN PAKHUIS



STENEN PAKHUIS

BETONNEN SILOGEBOUW

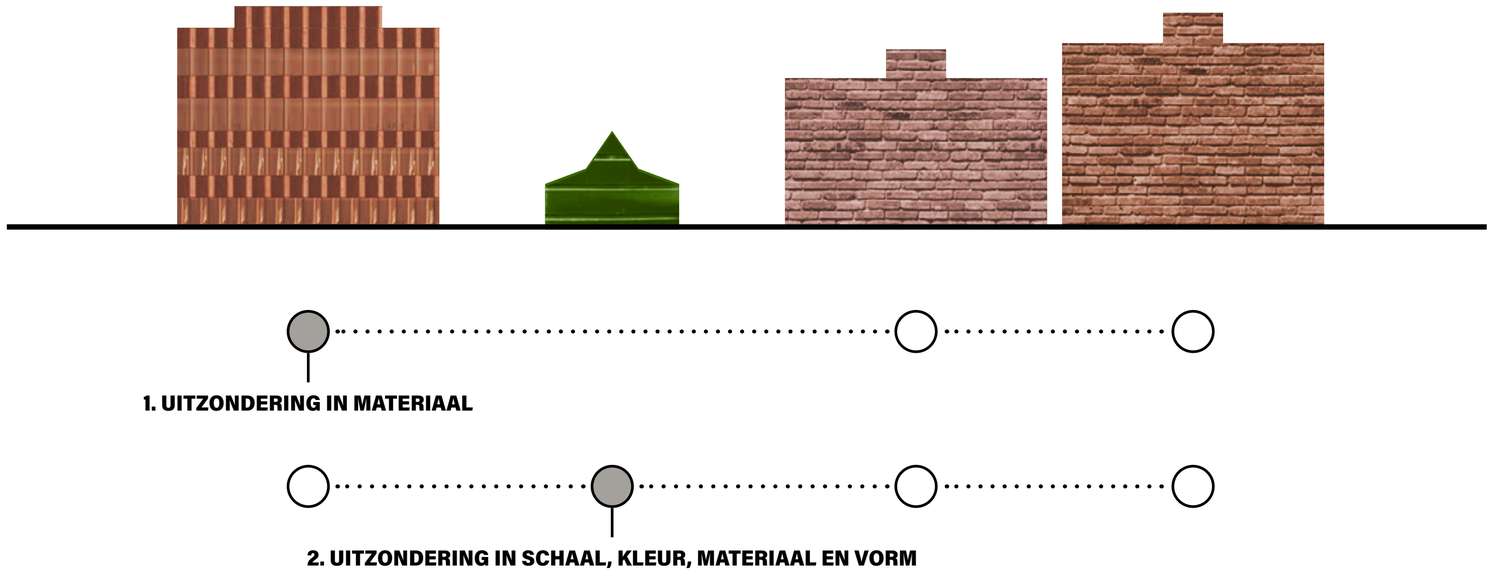


Voor een nieuw gebouw kunnen één of een combinatie van meerdere eigenschappen inspiratie vormen.

#15 Archetypen inspiratie voor nieuwe ontwikkelingen

In het hoofdstuk *KOERS: Collectieve identiteit, gebouwtypes* is beschreven dat de meest kenmerkende gebouwtypes aan de Zaan historische types zijn. Verder is er in uitgangspunt #4 het belang van speelse verwijzingen naar de archetypes genoemd. Deze verwijzingen zijn dus altijd naar de historie van het gebied.

Bij nieuwbouwprojecten kunnen de eigenschappen van de archetypen ingezet worden om te relateren aan verschillende elementen ervan. 'Speels' betekent hier geen vrijbrief om een willekeurige combinatie van elementen te lenen en samen te voegen tot één gebouw. Er ligt bij ieder project een uitdagende ontwerpopgave om verschillende elementen bij elkaar te brengen tot een nieuw, logisch geheel. Met name de karakteristieke vormentaal van de archetypen is een inspiratiebron.



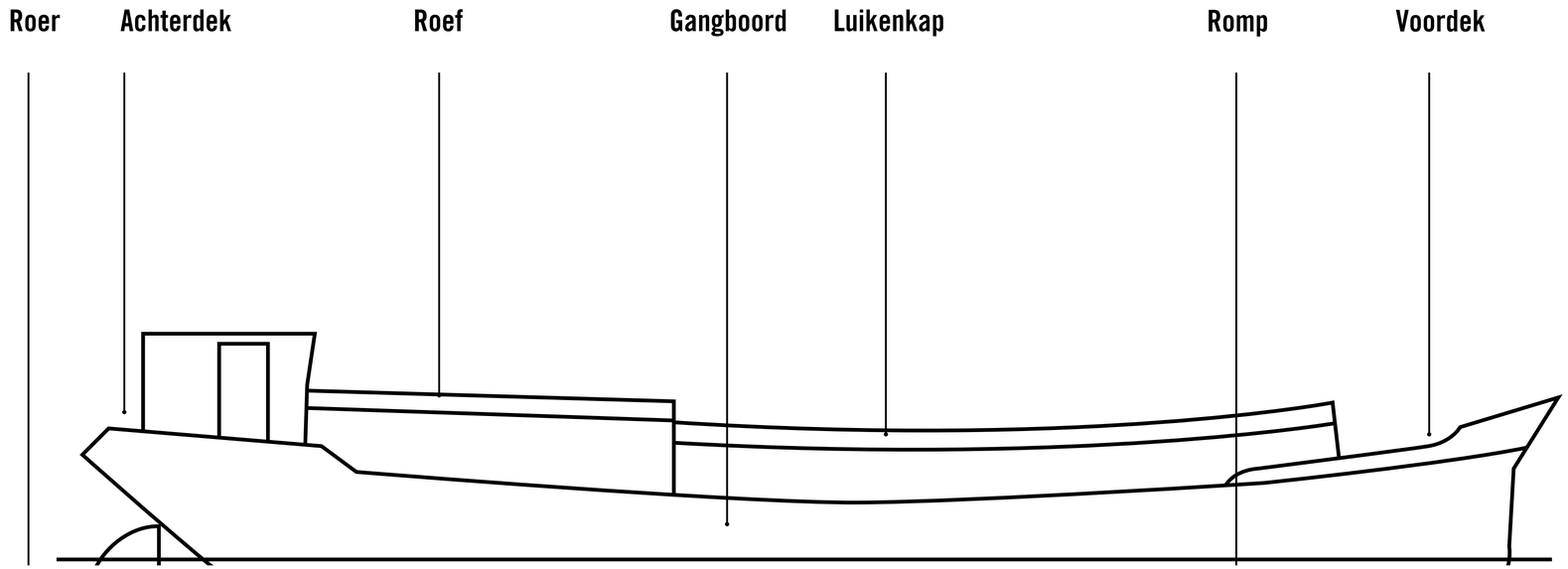
#16

De uitzondering verlevendigt de regel.

Het voortzetten van de gevarieerde bebouwing aan de Zaan is van groot belang. De mogelijkheid tot vrije interpretatie van de archetypen maakt het ook mogelijk om af te wijken van het bestaande, zij het in materiaal, kleur of vorm. Zo is het goed denkbaar om de pakhuistypologie te realiseren met een ander materiaal dan baksteen, maar in dezelfde kleur en vorm als het archetype (1). De uitzondering verlevendigt hier de regel. Een monotoon beeld is niet gewenst aan de Zaan.

Ook het plaatsen van kleinschalige gebouwen tussen de stedelijke bebouwingswand draagt bij aan het gewenst beeld van de Zaanoever. Belangrijk is wel dat deze uitzonderingen gerelateerd zijn aan één van de archetypen (2).

DEFINITIE VAN WOONSCHEPEN



Een woonschip wordt gedefinieerd als een (voormalig)schip met een (metalen) scheepsromp, dat is ingericht of verbouwd voor permanente bewoning waarbij de oorspronkelijke verschijningsvorm grotendeels behouden is gebleven.

Deze oorspronkelijke verschijningsvorm dient te voldoen aan de volgende criteria:
- De hoofdvorm van oorspronkelijke opbouw van het schip is aanwezig.
- Het schip dient voorzien te zijn van ten minste twee van de volgende scheepsonderdelen:

i. gangboorden van min. 20cm breed. bij de stuurhut mag het gangboord ontbreken;
ii. een voordek van min. 2m lang;
iii. een achterdek van min. 50cm.

#17

Kwaliteit op de Zaan

BEELDKWALITEIT
In ruimtelijk en economische zin ligt er grote potentie aan de oever. Overal waar je je bevindt in Wormer is de aanwezigheid van de Zaan voelbaar en zichtbaar. Omdat de Zaan een belangrijke plek inneemt in de stad en het entree vormt voor Wormer zal de herontwikkeling van de Zaanoever een beeldbepalende, openbare verblijfsruimte gaan vormen.

Bij deze beeldbepalende plek in de stad is een hoge ambitie met betrekking tot beeldkwaliteit gepast. In de *Welstandsnota van Wormerland (2004)* is bovendien de landschappelijke inpassing van woonboten in Wormerland beschreven. Dit is gedaan aan de hand van welstandscriteria voor maatvoering en plaatsing van uitbreiding aan woonschepen. Aan de Zaanoever zijn vanwege de historie uitsluitend woonschepen toegestaan.

BEELDKWALITEIT

#18

Kwaliteit op de Zaan

SITUERING EN RUIMTELIJKE INPASSING
- Voor de beleefbaarheid van het water vanaf de oever is het belangrijk dat schepen niet een aaneengesloten wand vormen.

MASSA EN OPBOUW
- Bebouwing is bij voorkeur ingetogen van karakter en bestaat uit maximaal twee lagen met een plat of lichthellend dak;
- Aan-, op- en uitbouw dient één architectonisch geheel te vormen met de hoofdmassa om aan te sluiten bij de heldere uitstraling van de bebouwing aan de zaan;
- Aan-, op- en uitbouw is ondergeschikt aan het hoofdgebouw ten behoeve van de architectonische helderheid van het woonschip als geheel;
- Om verrommeling aan de zaan te voorkomen zijn bijgebouwen in zijn massa ondergeschikt aan het hoofdgebouw;
- Het dakvlak van de opbouw dient licht gebogen of flauw hellend te zijn in dwarsrichting;
- De woonschepen kennen een heldere dakopbouw. Vlakke daklichten passen daarin, bitumen dakbedekking geeft daarin geen fraai beeld.

MATERIAAL- EN KLEURGEBRUIK
- Met de woonschepen kan er een relatie gelegd worden in materiaal- en kleurgebruik met de bestaande bebouwing, gedekte kleuren en signaalkleuren passen hier niet in;
- Kleurgebruik is gerelateerd aan de originele kleurstelling van het schip of sluit aan bij de karakteristiek van het betreffende woonschip;
- Bijgebouwen dienen qua kleur en vormgeving aan te sluiten op hetgeen in het gebied gangbaar is;
- Opbouw van het woonschip is traditioneel en in staal en/of hout;
- Romp en opbouw hebben een andere kleur of worden door een kleuraccent van elkaar gescheiden;
- Kozijnen en detaillering bij voorkeur in hout en/of metaal;

Voor de beleefbaarheid van de oevers is het belangrijk dat schepen representatief zijn en de Zaanoever beleefbaar. Vormgeving van de woonschepen moet passen bij het ingetogen en industriële karakter van de Zaan.

Voor de beeldkwaliteit van de woonboten zal het overgangsrecht gelden; wat nu is, mag zo blijven, nieuwe situaties worden opnieuw beoordeeld. Waarbij de verkoop van een boot niet behoort tot een nieuwe situatie. Op het moment dat een woonboot wordt verbouwd dan wel wordt vervangen, dient getoetst te worden of de (verbouwing aan de) woonboot voldoet aan de criteria die in dit beeldkwaliteitsplan zijn opgenomen. Aan de hand daarvan zal een vergunning worden verstrekt of aangepast.

BEELDKWALITEIT

#19

Kwaliteit op de Zaan

DETAILLERING
- Zorgvuldige detaillering die past bij het ingetogen karakter van de Zaan en passend bij het type schip;
- De detaillering van aan-, uit- en opbouw vormt één architectonische eenheid met het het hoofdgebouw;
- Een individuele ontwerp benadering van de woonschepen moet er zorgen voor een informeel beeld.
- Een eenvoudige, maar zorgvuldige detaillering van kozijnen, hekwerken, daklijsten, regenpijpen e.d. is vereist, in aansluiting op de karakteristiek van het gebied;
- Onderdelen die zijn toegevoegd, zoals antennes en schoorstenen, moeten ondergeschikt zijn.

BUITENRUIMTE
- Geen buitenruimte op de kade, maar private buitenruimte dient integraal onderdeel te zijn van het woonschip;
- Het aanleggen van terrassen op pontons niet wenselijk;
- Erfafscheidingen (hekwerk/hagen) zijn niet toegestaan;
- Schuur, nutsvoorzieningen en fietsenstallingen niet toegestaan, mits door de gemeente voorzien.
- Extra aandacht is vereist voor: bijgebouwen en hekwerken (erf- en perceelafscheidingen;

PARKEREN
- Parkeren is niet toegestaan in de groenzone van de kade, maar dient in de parkeervakken in de openbare ruimte plaats te vinden.

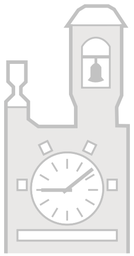
Woonboten zijn veelal gebouwd op rechthoekige bakken vroeger van staal, tegenwoordig meestal van beton.
De hoofdvorm (van de opbouw) is eenvoudig en de opbouwen zijn vaak in beperkte mate ook wel geleed, horizontaal dan wel verticaal. De massa Is meestal één, soms twee lagen hoog en afgedekt met een plat of licht hellend dak.

Voor de buitenruimte zijn er enkele aandachtspunten:
- Geen buitenrumtes op de kade, maar private buitenruimte dient integraal onderdeel te zijn van het woonschip;
- Daarnaast is het aanleggen van terrassen op pontons niet wenselijk;
- Geen erfafscheidingen (hekwerk/hagen)
- Schuur, nutsvoorzieningen en fietsenstallingen niet toegestaan, mits door de gemeente voorzien.

4

UITGANGSPUNTEN

STEDENBOUW

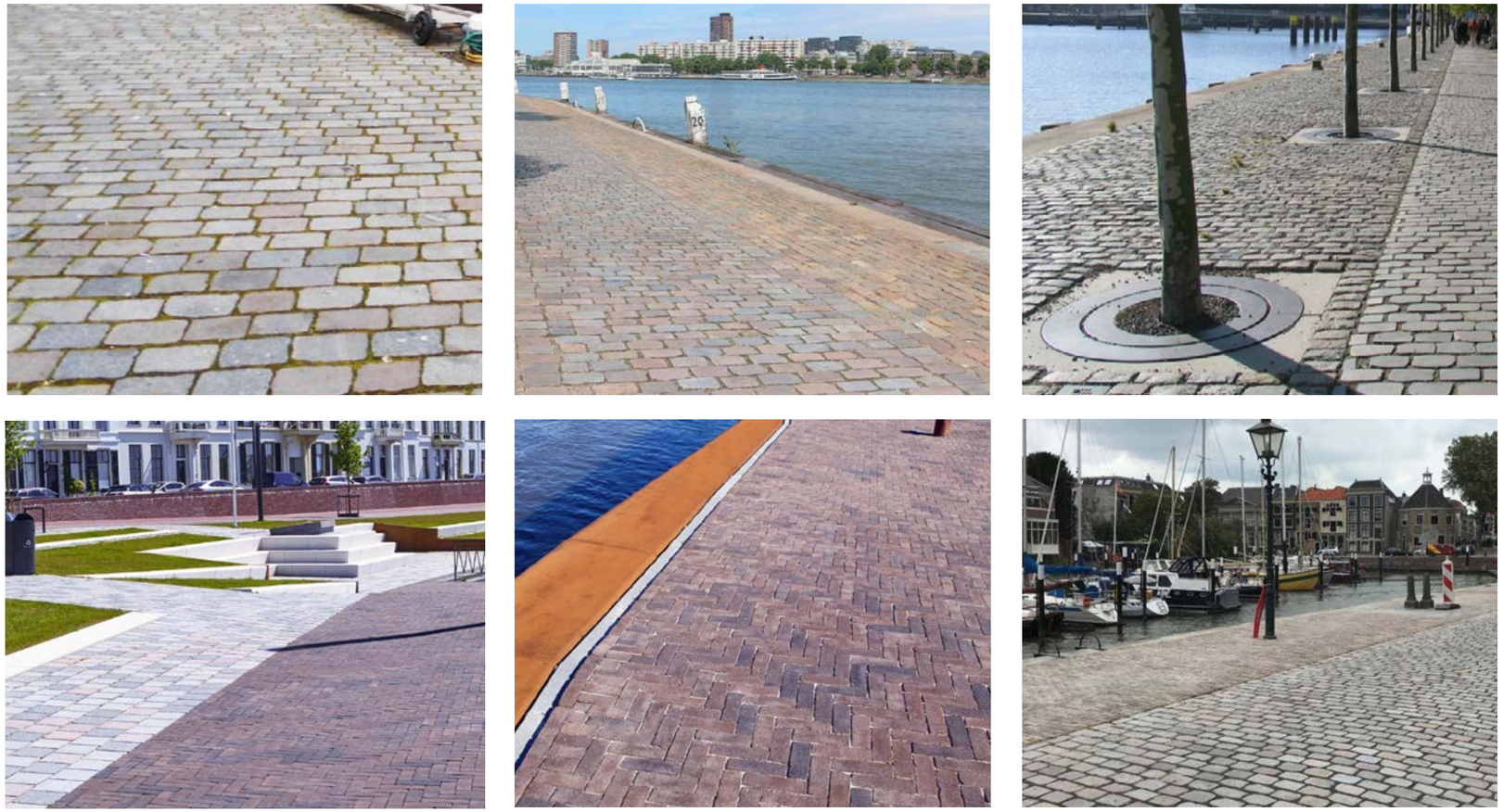


ARCHITECTUUR

OPENBARE RUIMTE

In de analyse (H.3) is besproken hoe de openbare ruimte verschilt per deelgebied. De uitgangspunten in dit hoofdstuk focussen juist op de samenhang tussen de verschillende gebieden. Een toekomstig ontwerp kan per deelgebied specifiek uitgewerkt worden.

INSPIRATIE BESTRATING OPENBARE RUIMTE ZAANOEVER



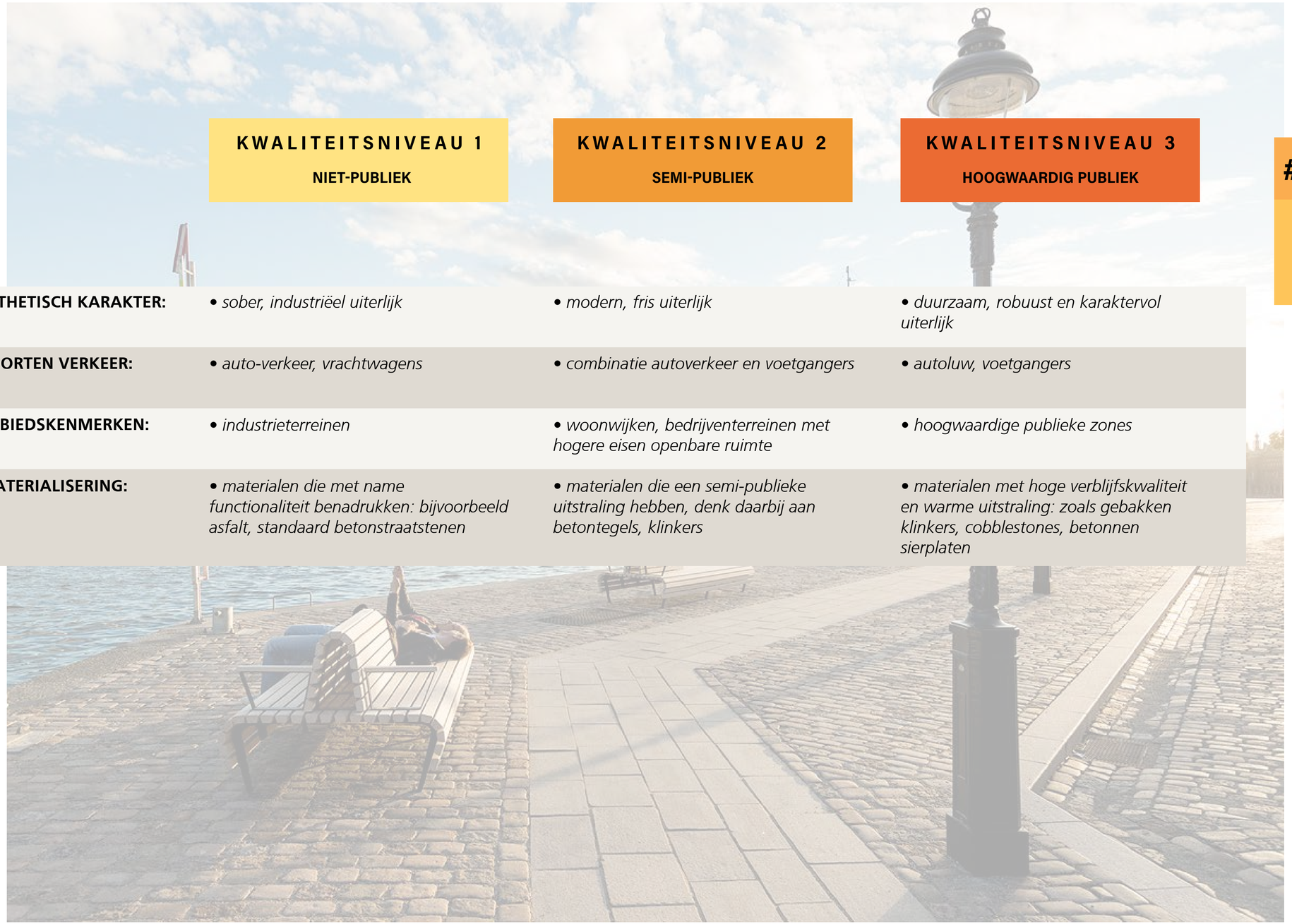
Eenheid van bestrating Veerdijk: kleurgebruik en materialisering sluit aan bij de architectuur (warme kleurstelling, hoge verblijfskwaliteit)

#20

Eenheid in openbare ruimte verbindt contrasten in architectuur.

De openbare ruimte heeft als uitgangspunt om levendigheid en stedenbouwkundige samenhang uit te stralen. In de uitwerking wordt dit gevonden door in concept eenheid in de openbare ruimte tegenover contrasten in de architectuur te plaatsen.

De beoogde uitstraling van de openbare ruimte is modern en strak, en sluit aan bij de industriële architectuur van de Zaan. Het streven is hoogwaardige verblijfskwaliteit te creëren aan de Zaan. Openbare ruimte met een warme uitstraling en materiaal- en kleurgebruik die past bij de stedelijke en industriële korrel van de bebouwing.



	KWALITEITSNIVEAU 1 NIET-PUBLIEK	KWALITEITSNIVEAU 2 SEMI-PUBLIEK	KWALITEITSNIVEAU 3 HOOGWAARDIG PUBLIEK
ESTHETISCH KARAKTER:	• *sober, industriëel uiterlijk*	• *modern, fris uiterlijk*	• *duurzaam, robuust en karaktervol uiterlijk*
SOORTEN VERKEER:	• *auto-verkeer, vrachtwagens*	• *combinatie autoverkeer en voetgangers*	• *autoluw, voetgangers*
GEBIEDSKENMERKEN:	• *industrieterreinen*	• *woonwijken, bedrijventerreinen met hogere eisen openbare ruimte*	• *hoogwaardige publieke zones*
MATERIALISERING:	• *materialen die met name functionaliteit benadrukken: bijvoorbeeld asfalt, standaard betonstraatstenen*	• *materialen die een semi-publieke uitstraling hebben, denk daarbij aan betontegels, klinkers*	• *materialen met hoge verblijfskwaliteit en warme uitstraling: zoals gebakken klinkers, cobblestones, betonnen sierplaten*

#21

De verhardingskwaliteit drukt het publieke belang van de plek uit.

In de modulaire opvatting van de Zaanoever worden verschillende publieke niveaus onderscheiden. Het is belangrijk dat de kwaliteit van de bestrating dit publieke niveau uitdrukt. Daarbij is het mogelijk om materialen uit verschillende kwaliteitsniveaus te combineren.

INSPIRATIE STRAATMEUBILAIR OPENBARE RUIMTE

Referentiebeelden straatmeubilair: sluiten aan bij de robuustheid van de Zaanoever en verhogen de verblijfskwaliteit.

#22 Straatmeubilair, armaturen ondergeschikt en terughoudend.

Wat betreft het straatmeubilair is het uitgangspunt dat deze neutraal en terughoudend uitgevoerd worden. Voor de plaatsing is het van belang dat deze de wisselvalligheid van de Zaanoever respecteren en geen repeterende elementen vormen. Banken, armaturen en ander meubilair aan de oever dienen ingetogen uitgevoerd te worden - passend bij de industriële bebouwing.

Het terras bevindt zich direct tegen de gevel van het bijbehorende horecabedrijf. Het is van belang dat het het doorstroomgebied voor voetgangers niet hindert. Het zomerterras bevindt zich aan de andere zijde van het doorstroomgebied voor de voetganger. Het terras is niet breder dan het desbetreffende horecabedrijf.

INSPIRATIE BOMEN EN RECLAME-UITINGEN OPENBARE RUIMTE

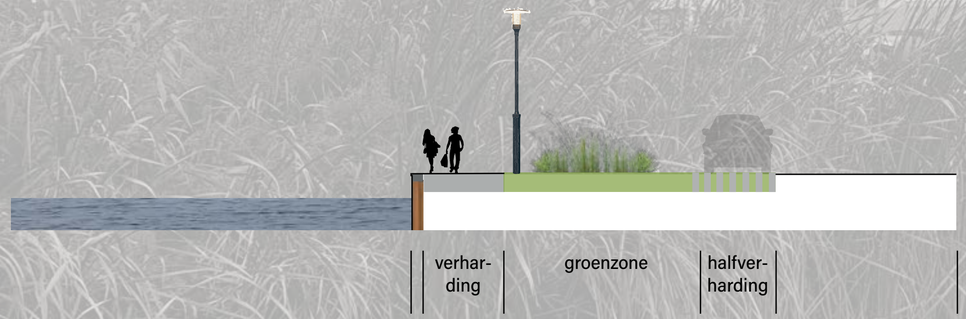
Referentiebeelden bomen en reclameuitingen: dragen bij aan de variatie van de Zaanoever. Tegelijkertijd doen zij geen afbreuk aan het ingetogen karakter.

#23 Reclame-uitingen en bomen in de openbare ruimte.

Het toepassen van bomen en reclame-uitingen aan de Zaanoever is in lijn met het gebruik van straatmeubilair - waarin neutraliteit en terughoudendheid centraal staan. Op de Veerdijk worden bomen spaarzaam toegepast. Het is daarbij belangrijk dat de bomen een bijdrage leveren aan uitgangspunten 25 en 26. Bij het gebruik van reclame-uitingen is het belangrijk dat dit niet het gevel beeld domineert. Het toepassen van felle kleuren (bijvoorbeeld fluoride) past niet in het strakke beeld.

ZACHTE KADE - NIEUWE PROFIEL EN INRICHTING

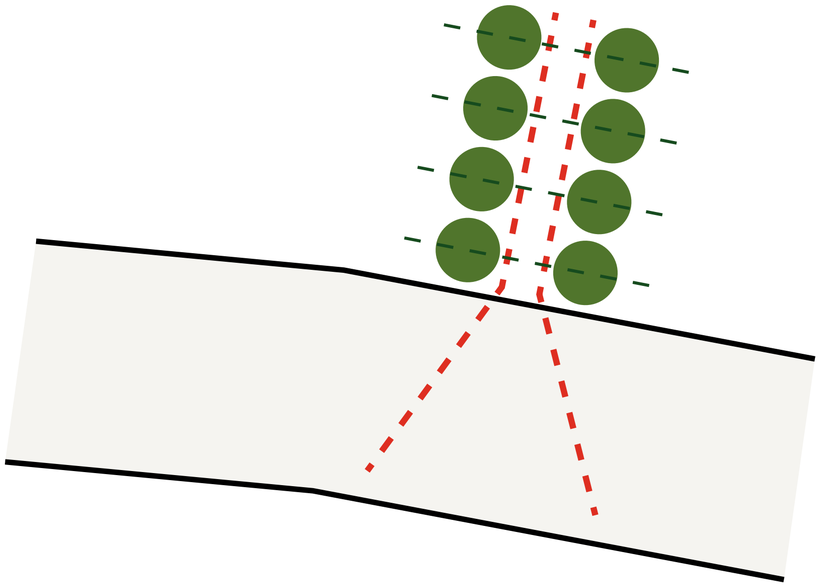
HARDE KADE - NIEUWE PROFIEL EN INRICHTING



#24 Inrichting Zaanoever

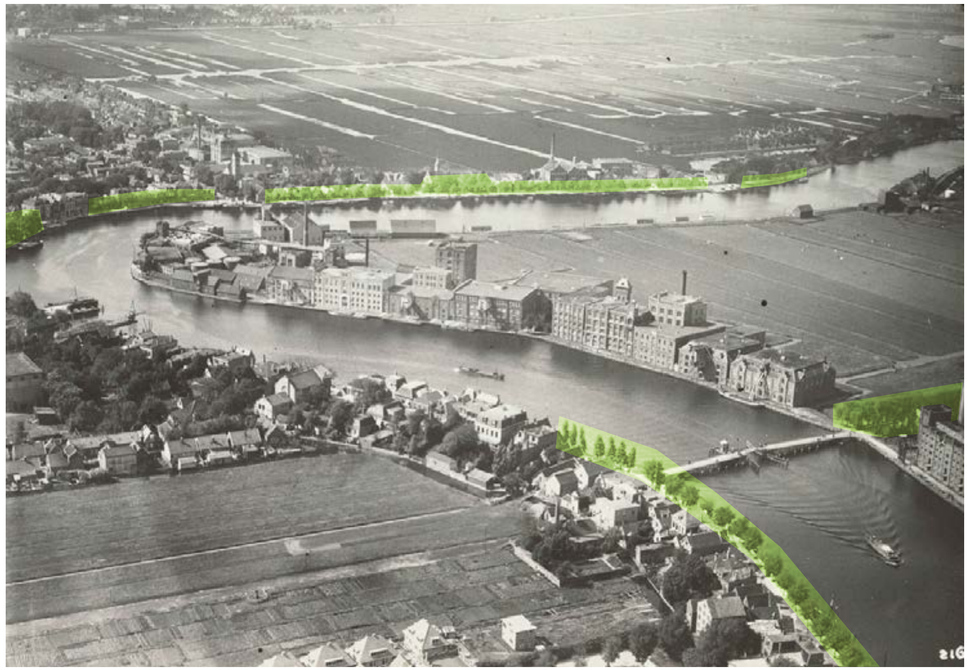
De inrichting van de Zaanoever wordt hoogwaardig vormgegeven, zodat de oever meer verblijfskwaliteit krijgt en aansluit bij de hoogwaardige uitstraling van de Zaanwand.

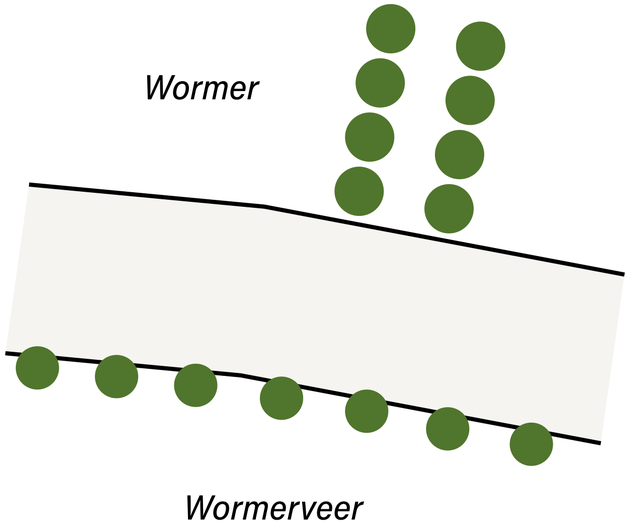
Er wordt onderscheid gemaakt in de harde kade van de Veerdijk ter hoogte van de Zaanwand en een zachte kade zoals het gedeelte bij het Bruynvisterrein. De grasberm bij de Veerdijk mist in de huidige situatie publieke structuur. Hier wordt meer structuur en ritme aangebracht.



#25 Assen worden benadrukt met een geometrisch bomenplan.

De assen die benoemd zijn in uitgangspunt #1 zijn ontstaan door menselijk handelen. Ze geven uitdrukking aan de historische maakbaarheid van het landschap. Om deze reden worden de assen geaccentueerd met een geometrisch bomenplan, naar voorbeeld van de strakke bomenrij naast de Groene Wig. Door de bomen aan weerszijden op één lijn te plaatsen, wordt het menselijk handelen benadrukt en ontstaat er een sterk gestuurd perspectief richting de Zaan.





#26 Het industriële verhaal dient als inspiratie voor het groen.

In de historische situatie was Wormerveer de plek van de kleine schaal. Aan het water stonden kleine huisjes en lange bomenrijen. De Veerdijk in Wormer was de plek waar rijke families in Wormerveer hun fabrieken hadden gebouwd. Het verschil is duidelijk herkenbaar op de foto hiernaast.

Ook in de toekomst wordt er op de Veerdijk voor gekozen om bomen spaarzaam toe te passen.

Overige beplanting aan de Zaan is wel gewenst, zie hiervoor uitgangspunt #20. Ruig groen complementeert hier het industriële karakter van de Veerdijk.

In het deelgebied Recreatieve Rust is het gebruik van bomen aan de Zaan wel onderdeel van de gebiedsidentiteit.

historische kaart uit 1900 met het voetveer

Rijksmonument voormalige zeepziederij de Adelaar

Nota Recreatie en Toerisme - Wormerland
Conform de Nota over recreatie en toerisme heeft de gemeente Wormerland de ambitie om jaarlijks meer bezoekers te ontvangen die langer willen verblijven en regelmatiger terugkeren. Nieuwe oeververbindingen en een fietsroute moeten een positieve bijdrage doen aan deze ambitie.

#27

Oeververbinding en fietsroute

Brug
Om de Stationsweg en het centrum van Wormerveer op de lange termijn te ontlasten van doorgaande verkeer, wordt er in het Zaans Mobiliteitsplan 2040 ingezet op een **derde brug** over de Zaan in het verlengde van de Prinses Irene Brigadeweg. Een aansluiting op de Papiermakerstraat in Wormer moet een ringstructuur om Wormerveer heen mogelijk maken.

Veerboot
Naast een doorfietsroute langs de N203 wordt ingezet op het realiseren van betere fietsverbindingen langs de Zaan. Zowel als verbinding tussen de kernen - als recreatieve fietsverbinding. Een **veerboot** langs de fietsroutes moet fungeren als laagdrempelig langzaamverkeerverbinding tussen de oevers

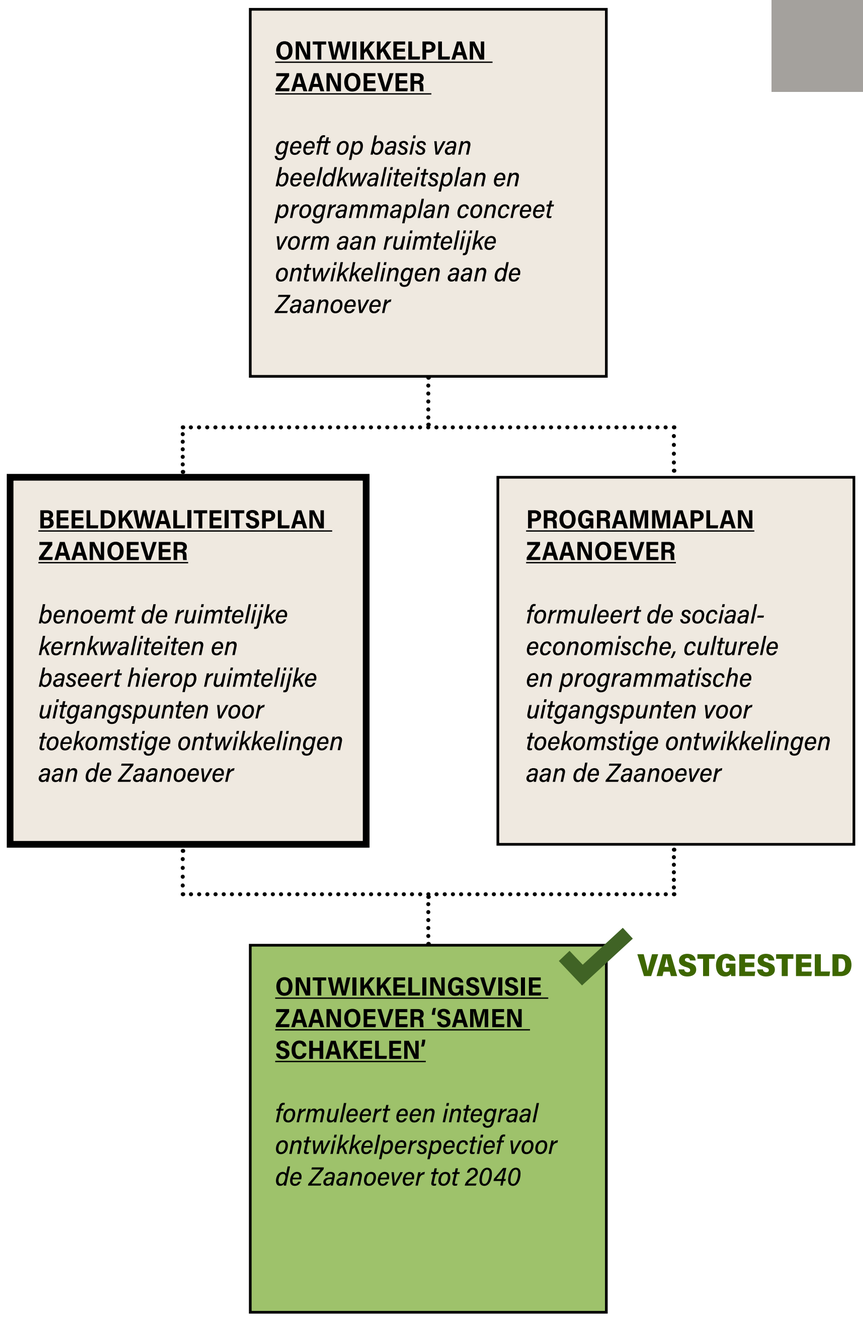
5

STRATEGIE

In dit hoofdstuk wordt kort uitgelegd hoe het beeldkwaliteitsplan zich verhoudt tot het volledige Zaanoeverproject.

BEELDKWALITEIT
Dit beeldkwaliteitsplan is voortgekomen uit de gestelde ambities in de *Ontwikkelingsvisie Zaanoever 'Samen Schakelen'*. Het is de eerste stap in een integraal ontwikkelplan voor de Zaanoever in Wormerland.
Het beeldkwaliteitsplan wordt gebruikt op twee manieren. Aan de ene kant voorziet het beeldkwaliteitsplan in een toekomstvisie en draagt het samen met het Programmaplan bij aan een integraal ontwikkelplan voor de langere termijn. Aan de andere kant zijn er ook op dit moment initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen aan de Zaan. Ook op de korte termijn is er dus sturing nodig op een integrale visie over de beeldkwaliteit aan de Zaan.

Het beeldkwaliteitsplan richt zich dan ook enkel en alleen op beeldkwaliteit. Het is geen regiedocument waarin een bepaalde vorm van grondbeleid wordt gekozen en het is geen stedenbouwkundig ontwerp. Het is de onderlegger voor alle toekomstige plannen, die hun oorsprong vinden in de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.



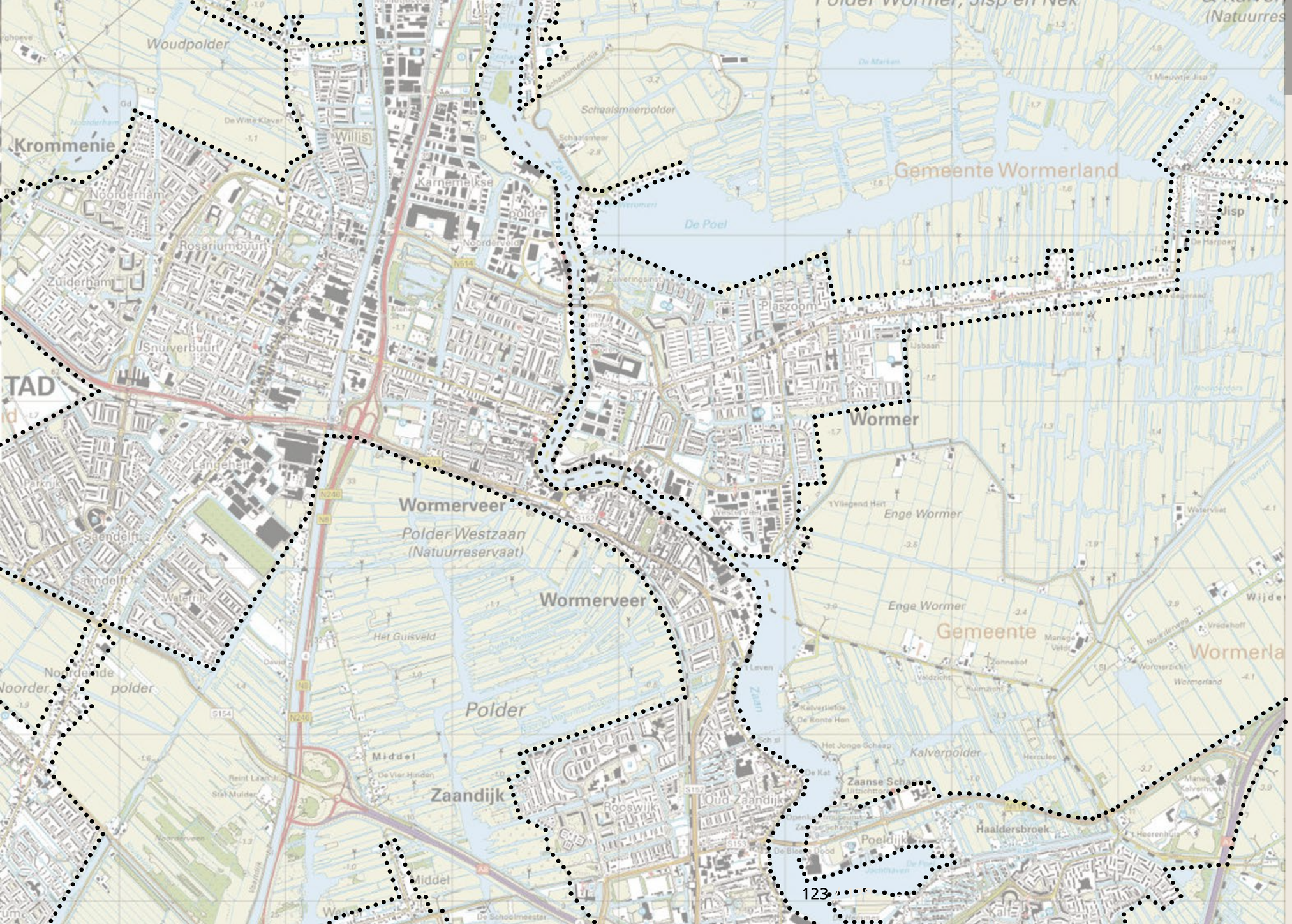
6

BIJLAGEN

BIJLAGE 1:
BOUWEN IN HET GROEN

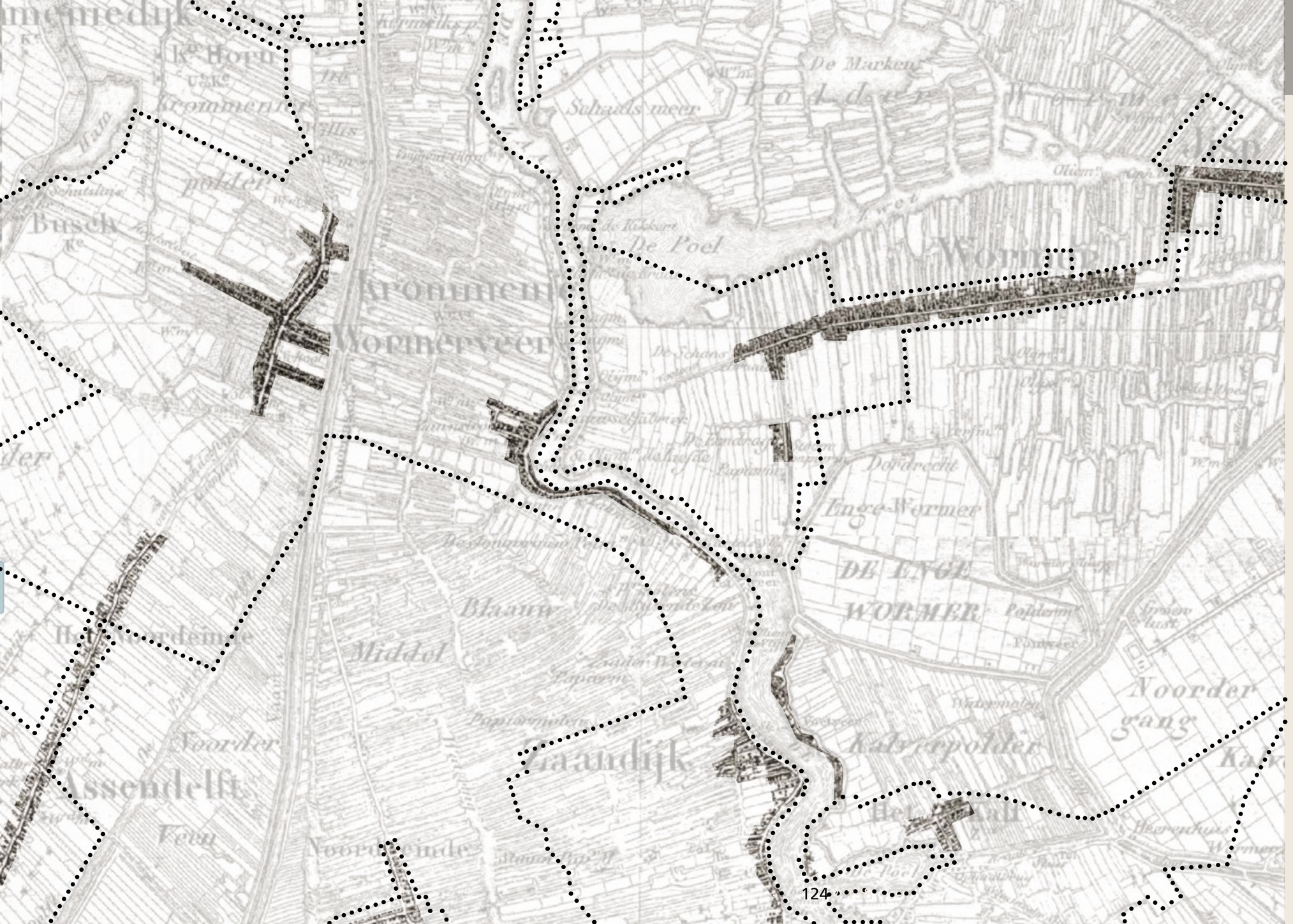
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

2018



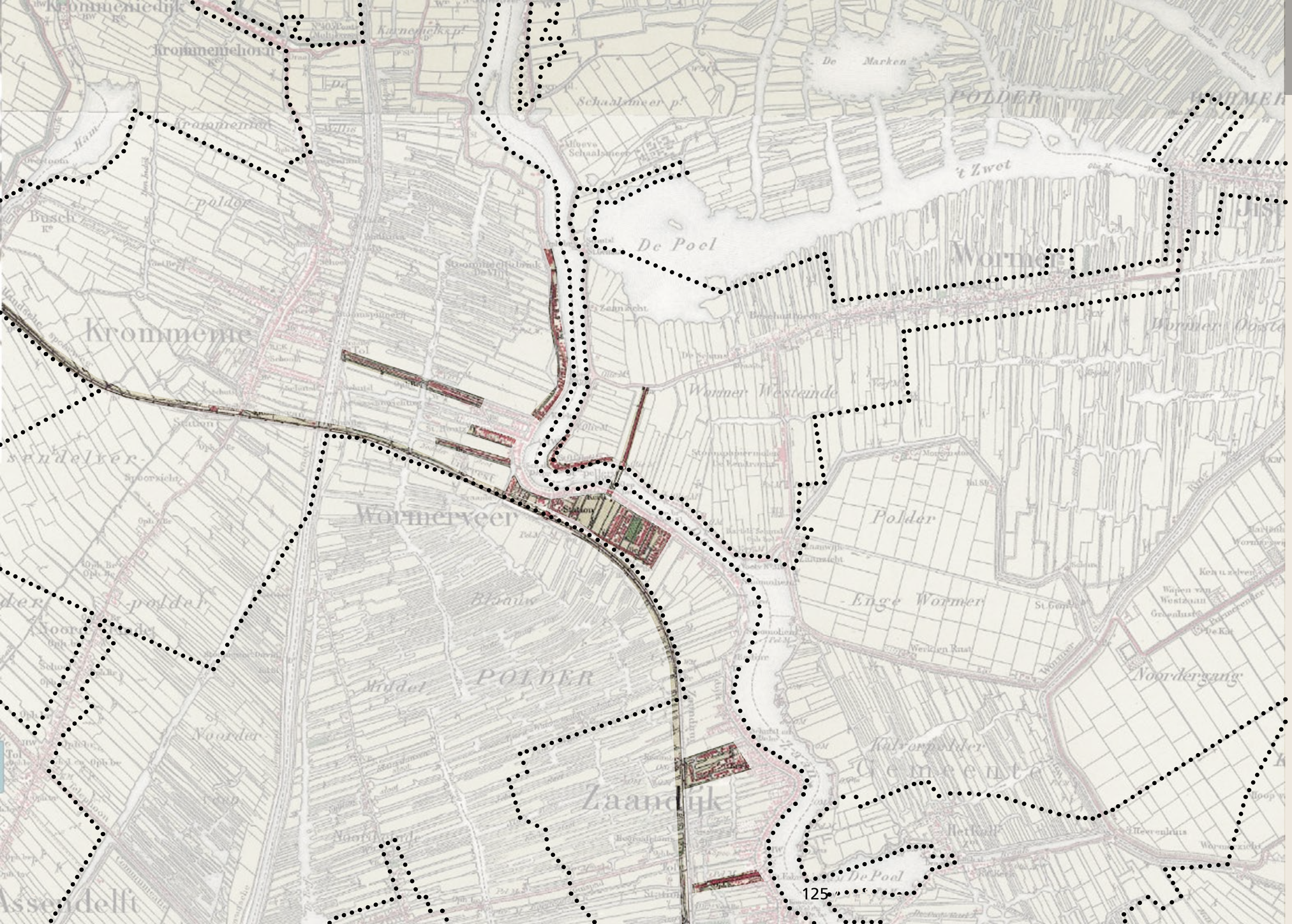
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

1850



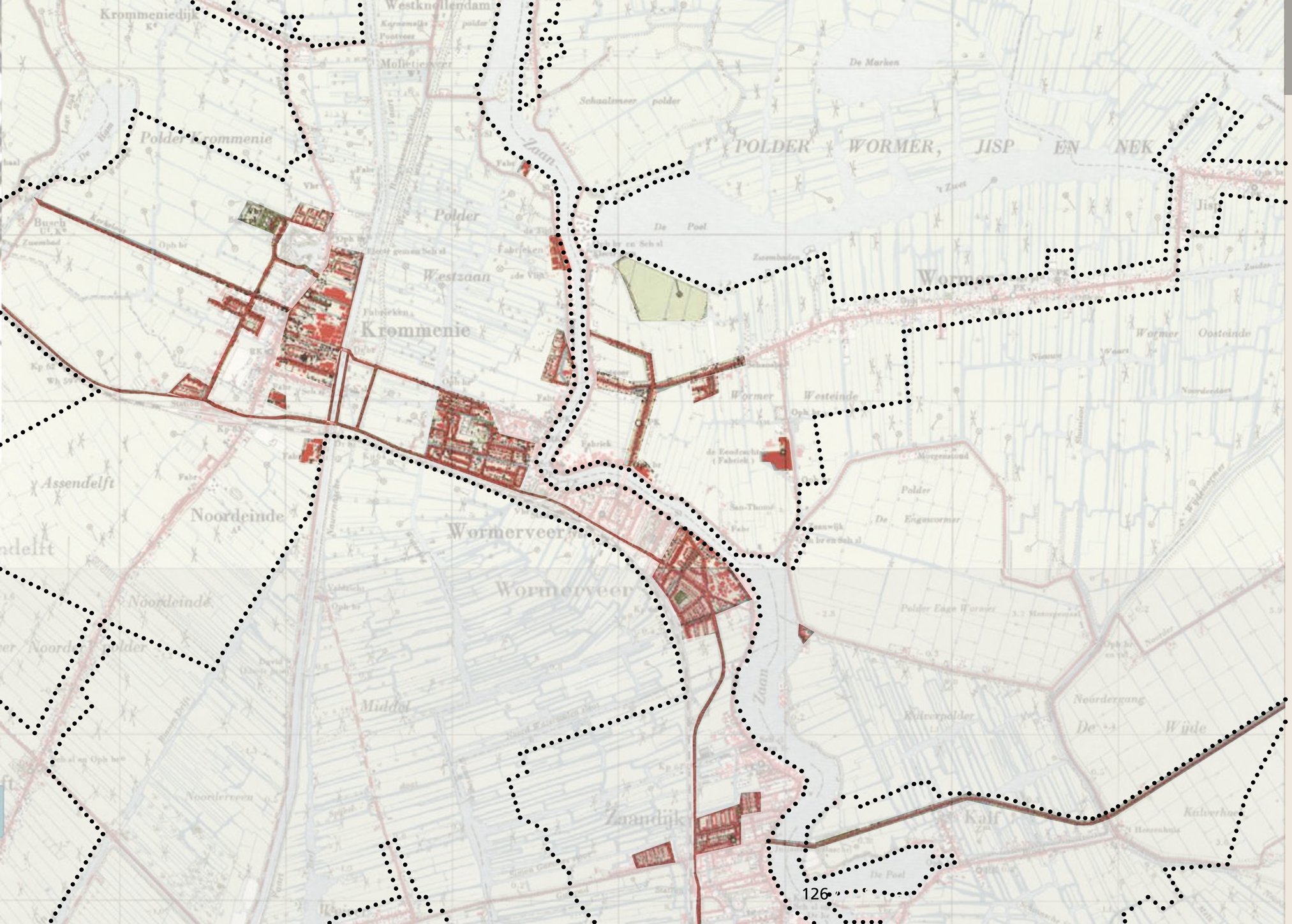
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

1930



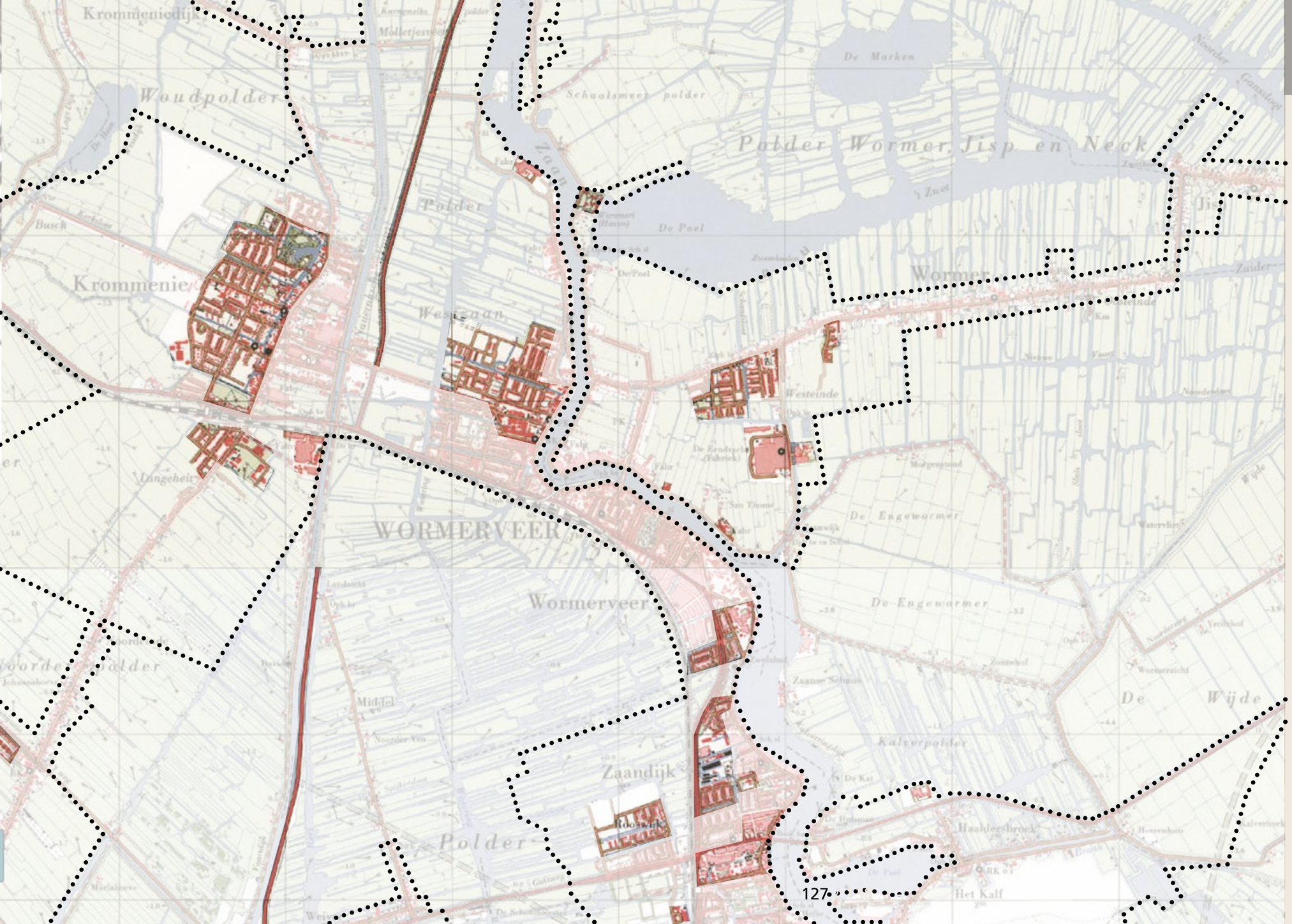
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

1950



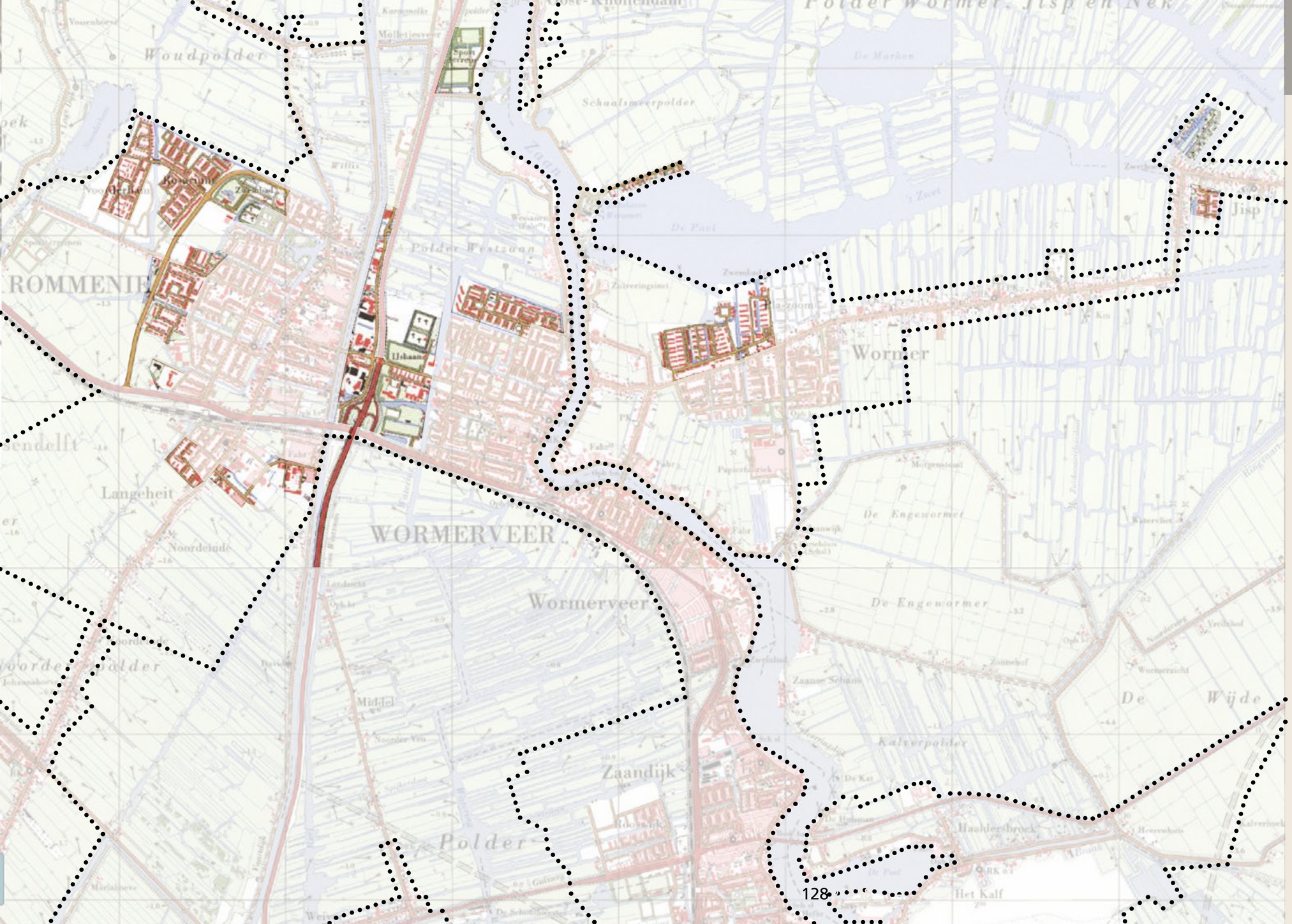
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

1970



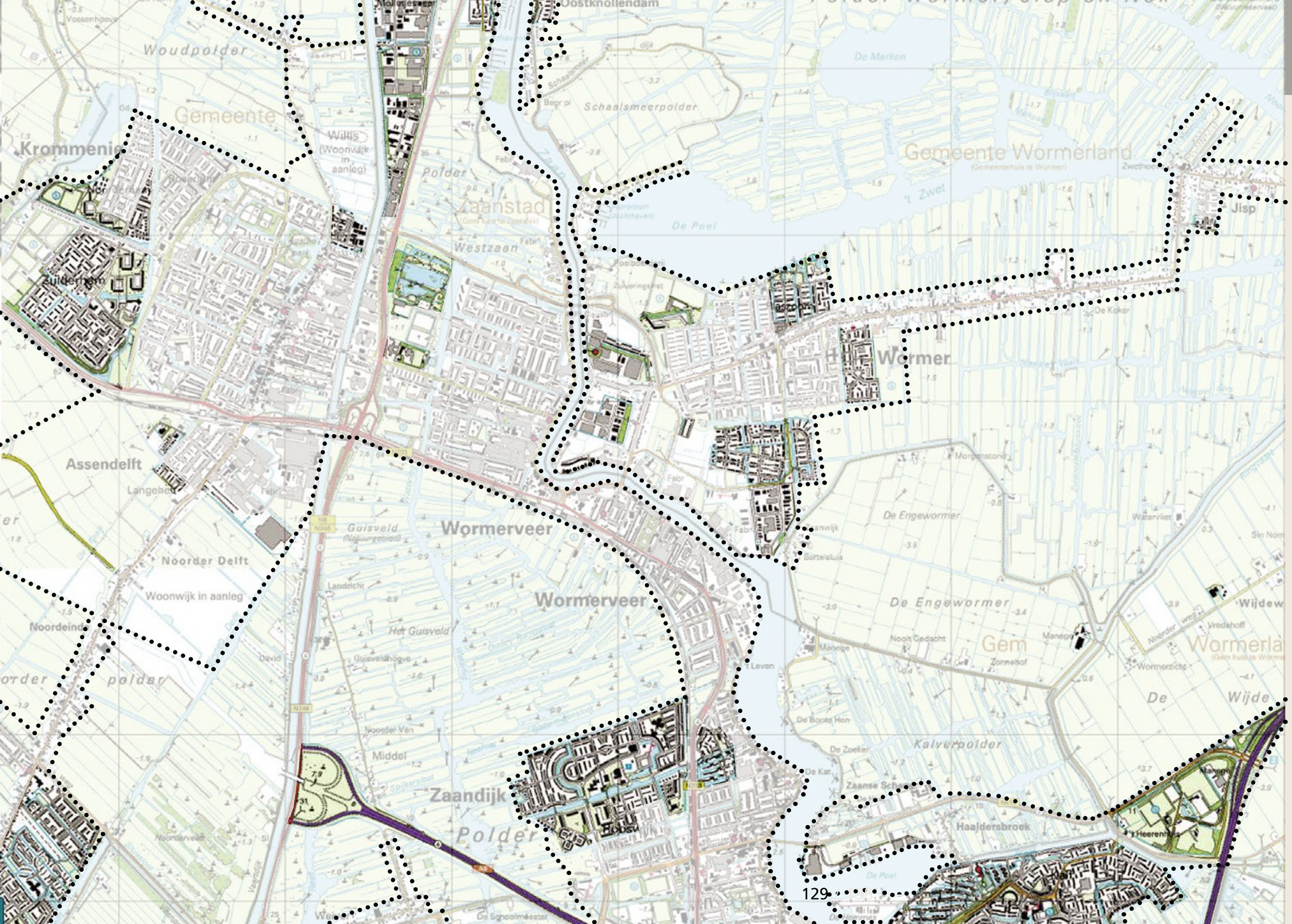
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

1980



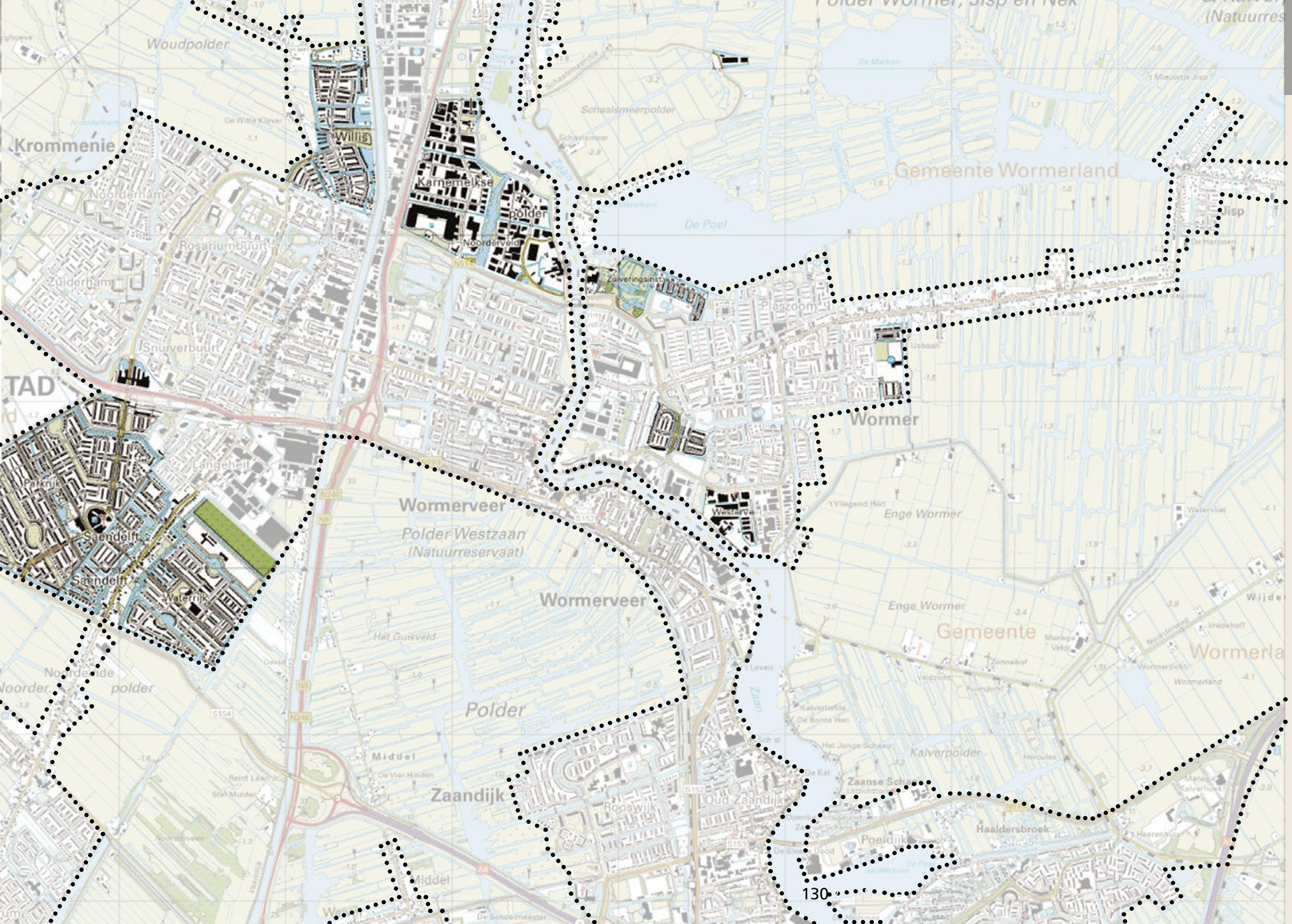
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

2000



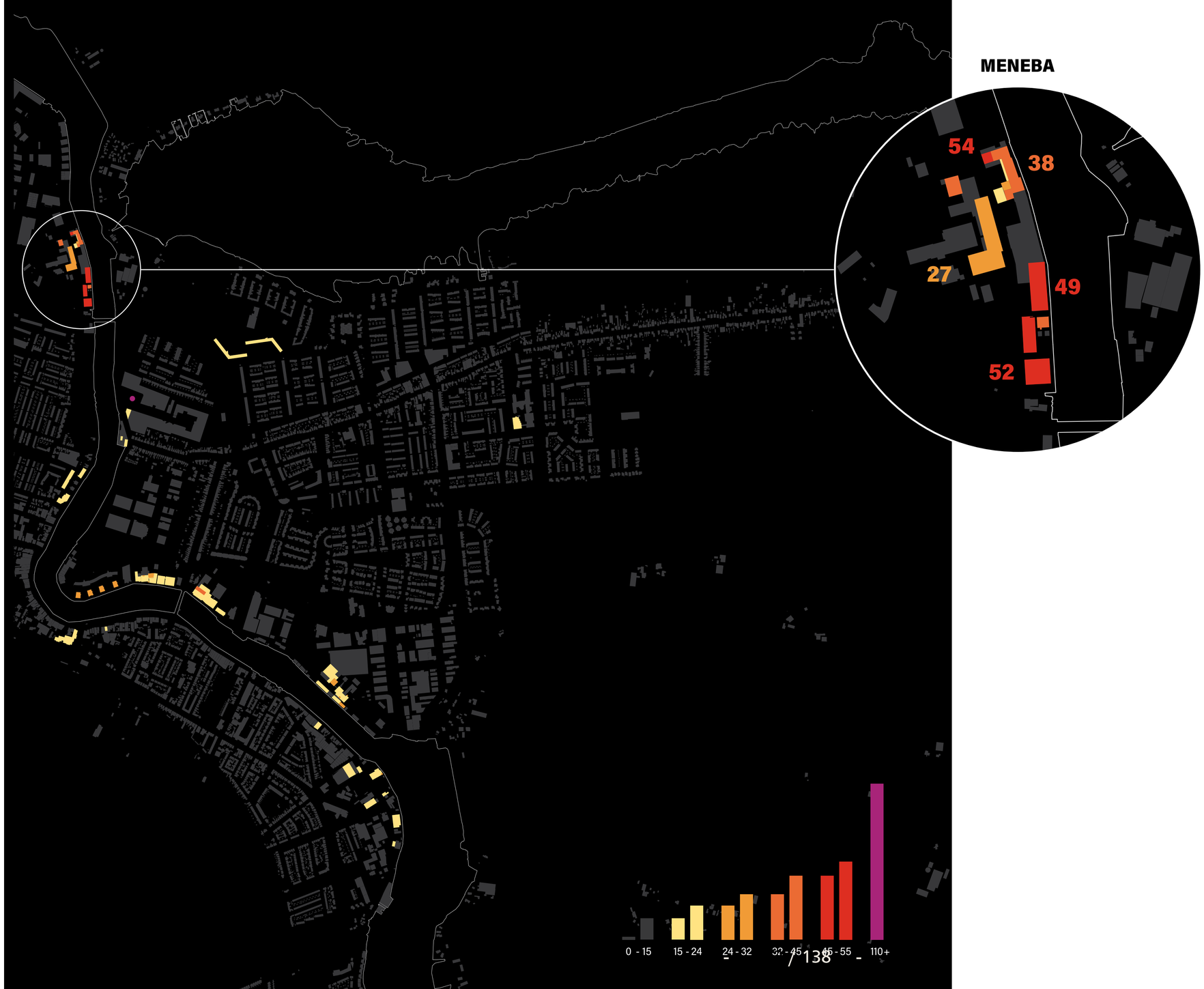
B.1 BOUWEN IN HET GROEN

2018

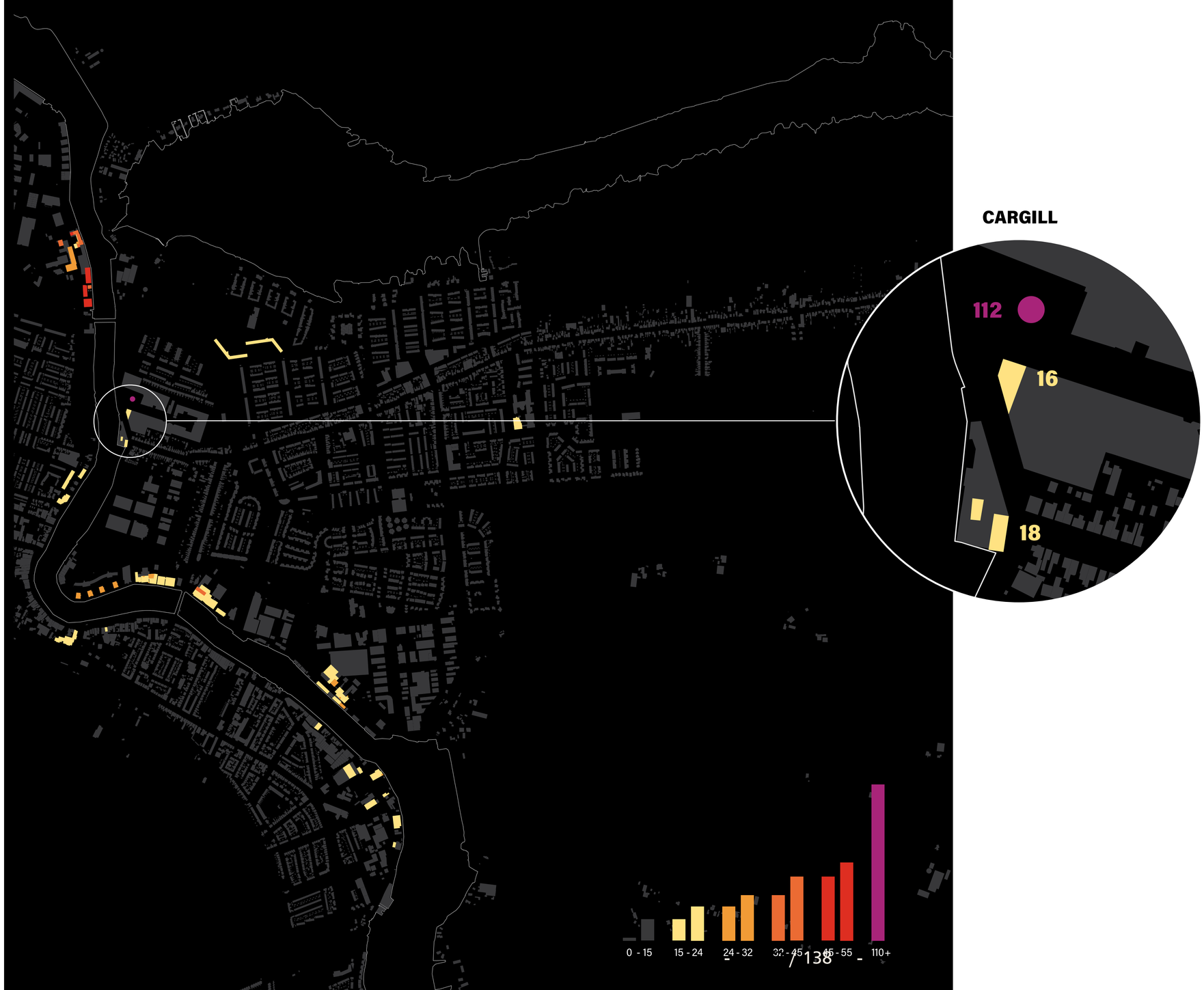


BIJLAGE 2:
HOOGTEACCENTEN

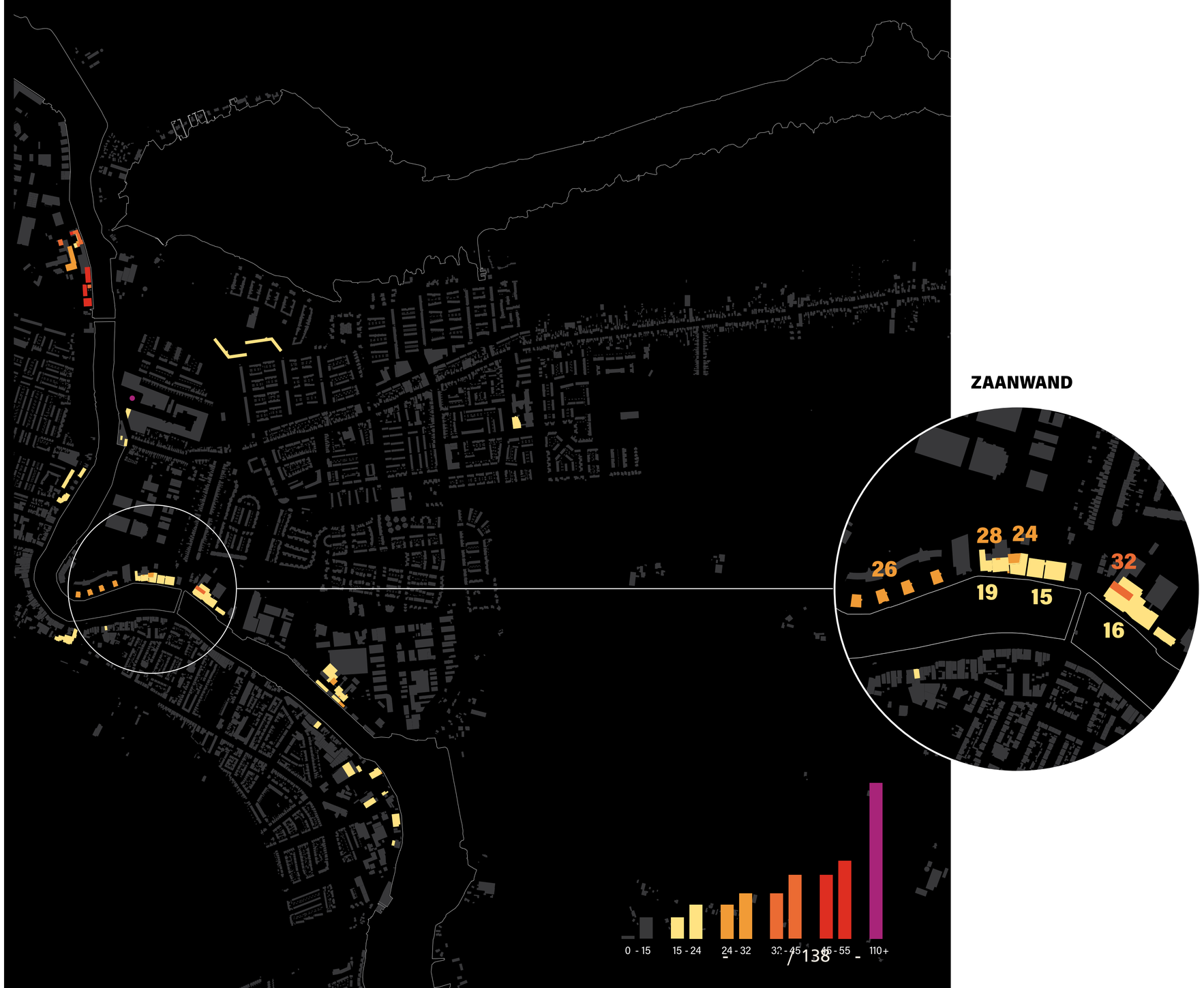
B.2 HOOGTEACCENTEN



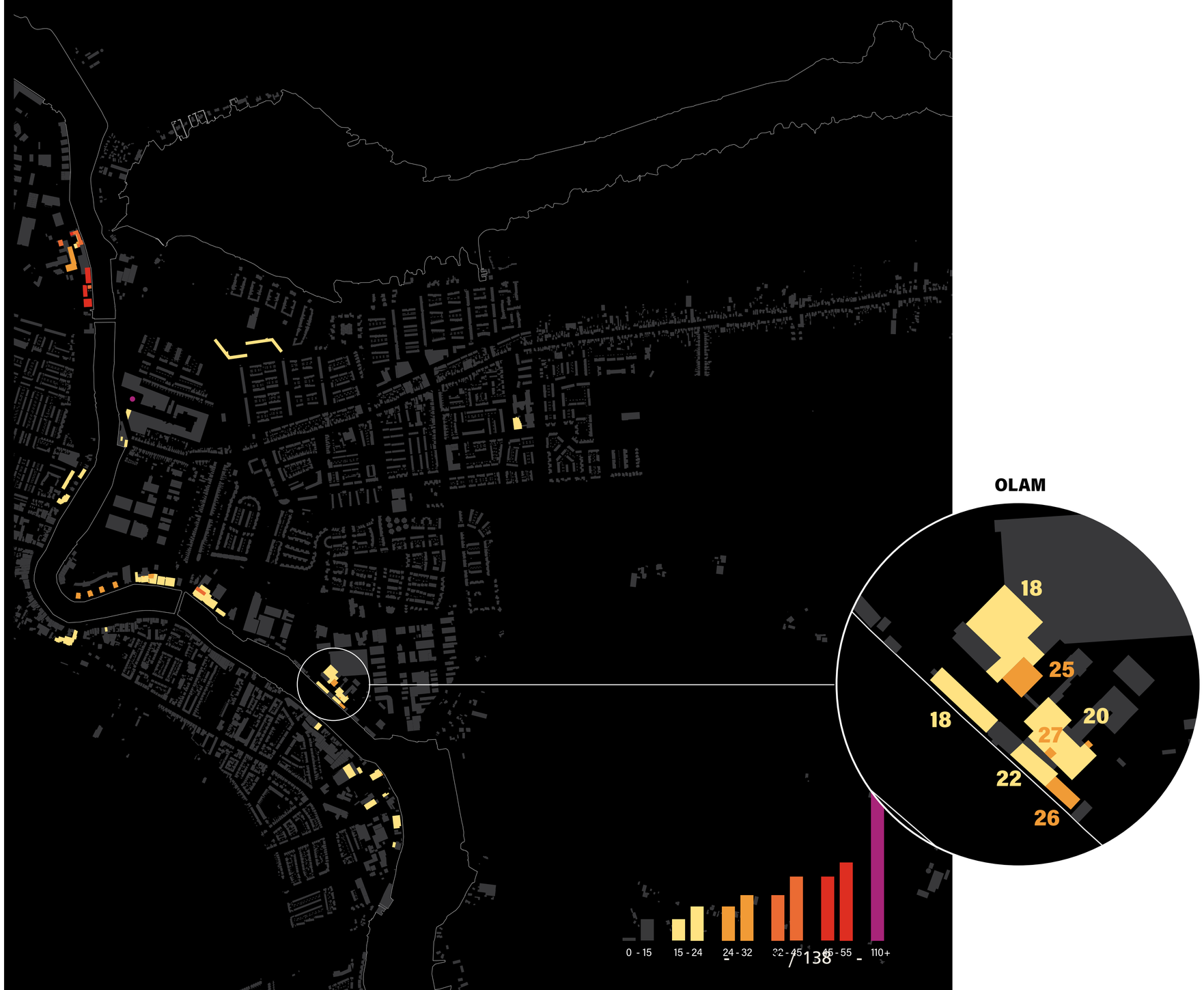
B.2 HOOGTEACCENTEN



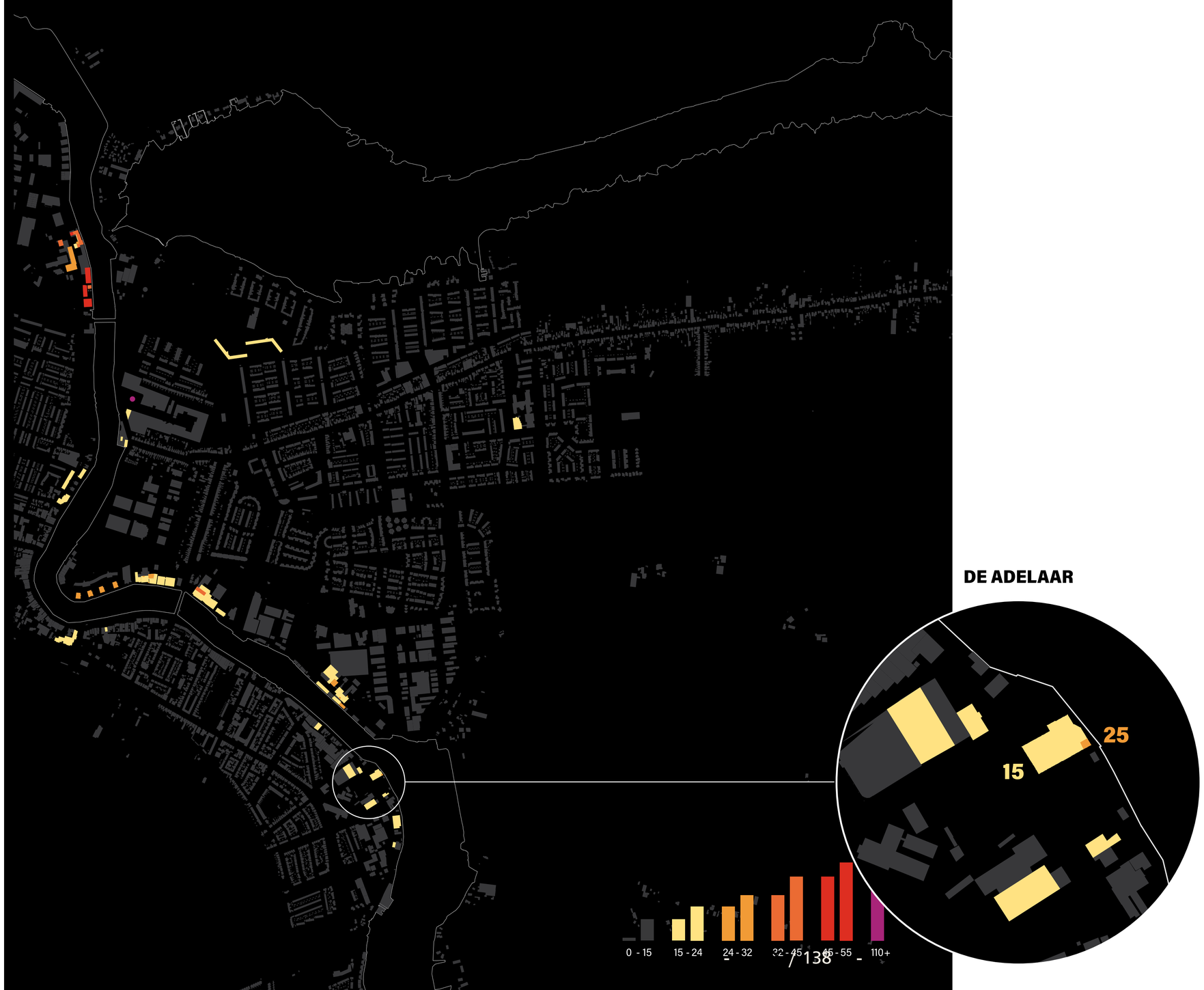
B.2 HOOGTEACCENTEN



B.2 HOOGTEACCENTEN



B.2 HOOGTEACCENTEN



7

BRONVERMELDING

FYSIEKE BRONNEN

- Gemeentearchief Zaanstad (1992/1993/1994). **Ach lieve tijd: tien eeuwen Zaanstreek en de Zaankanters.** Waanders Drukkers, Zwolle.
- Roggeveen, P. (2009). **Monumentaal Wormerland.** Stichting Uitgeverij Noord-Holland ism Gemeente Wormerland.
- Mol, C. (1980). **Uit de geschiedenis van Wormer**. Meijer Pers, Amsterdam.
- Schipper, J., Huig, M. (2008). **Van wind naar stoom.** Stichting Uitgeverij Zaans Erfgoed ism Stichting Uitgeverij Noord-Holland.

WEBSITES

- www.wormerlander.nl
- www.topotijdreis.nl
- www.ruimtelijkeplannen.nl
- code.waag.org
- www.molendatabase.org
- www.beeldbank.cultureelerfgoed.nl
- www.ahn.nl

MEDIA

- The Missing Link (2018). **Het verhaal van de Plek: Wormerland**. Utrecht.

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/7
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	H.P.J. Halewijn
Opsteller	V.J.M. Kleve
Afdeling/team	Ruimte/Gebiedsontwikkeling
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

Kern van het voorstel
Het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever benoemt de ruimtelijke kernkwaliteiten van de Zaanoever en geeft op basis daarvan richting en kaders aan nieuwe ontwikkelingen. Met het vrijgeven van het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever voor de inspraak, wordt een begin gemaakt met de procedure tot vaststelling van dit Beeldkwaliteitsplan.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. In te stemmen met het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever 2. Inspraak te verlenen inzake het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever conform artikel 2.1 van de Inspraakverordening gemeente Wormerland 3. De inspraak van het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever, conform art. 4 lid 1 Inspraakverordening Wormerland, procedure 3.4 Awb van toepassing te laten zijn 4. Indien geen inspraakreactie wordt ingediend en er dus geen heroverweging van het besluit door de raad hoeft plaats te vinden, het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan te beschouwen als definitief-Beeldkwaliteitsplan.

Bijlagen
B1. Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
In de Ontwikkelingsvisie Zaanoever 'Samen Schakelen' heeft de gemeente Wormerland zich als doel gesteld om de Zaanoever in de komende twintig jaar te ontwikkelen tot een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied. Om deze ambitie waar te maken, is het allereerst van belang om inzicht te krijgen in de ruimtelijke identiteit van het gebied. Het beeldkwaliteitsplan Zaanoever is een beeldende vertaling van de ambitie in beeldkwaliteitsrichtlijnen voor de Zaanoever. De beeldkwaliteitsrichtlijnen dienen als uitgangspunt voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit en uitstraling bij de verdere architectonische uitwerking en de inrichting van de openbare ruimte. Het kwaliteitsdocument is opgesteld om: - een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu tot stand te brengen; - de ontwikkelende partijen te inspireren en vooraf informatie te geven over de welstandscriteria; - de welstandscommissie een passend kader te bieden waarbinnen de toetsing van bouwplannen plaats vindt. Het beeldkwaliteitsplan is bedoeld als inspirerend kader. Incidenteel kan gemotiveerd worden afgeweken, mits er sprake is van een overtuigende kwaliteit en met gevoel voor de omgeving. Bij de bebouwing wordt in dergelijke incidentele gevallen expliciet aan de welstandscommissie voorgelegd of een uitzonderingssituatie vanwege de kwaliteit van het bouwplan gerechtvaardigd is. Bij de openbare ruimte wordt bij de technische uitwerking (bestek voorbereiding) de mogelijkheid opengelaten om de inrichting van het gebied aan te passen naar de inrichtingseisen voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Alternatieven (incl. argumenten)
Klik of tik om tekst in te voeren.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Klik of tik om tekst in te voeren.

Financiële gevolgen	
Toelichting Klik of tik om tekst in te voeren.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item.
Dekking binnen begroting?	Kies Ja of Nee Dekkingsvoorstel: Klik of tik om tekst in te voeren.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
Klik of tik om tekst in te voeren.

Communicatie
Als voorbereiding op de vaststelling van het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever zal deze ter inzage worden gelegd. Na afloop van de inspraaktermijn worden alle reacties verwerkt in een nota van beantwoording. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van de inspraak worden verwerkt in het definitieve-Beeldkwaliteitsplan. Tenslotte zal aan de Raad worden voorgesteld het aangepaste Beeldkwaliteitsplan, samen met de nota van beantwoording, vast te stellen. Indien geen inspraakreactie wordt ingediend en er dus geen heroverweging van het besluit door de raad hoeft plaats te vinden, wordt het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan beschouwd als definitief-Beeldkwaliteitsplan.

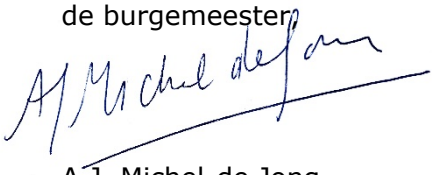
Participatie
Ja Er zal over het ontwerp-beeldkwaliteitsplan inspraak worden verleend

Juridische aspecten en beleidskader
Het beeldkwaliteitsplan zal na vaststelling worden toegevoegd aan het gemeentelijke welstandsbeleid en ook als zodanig worden vastgesteld.

Duurzaamheid en klimaataspecten
Klik of tik om tekst in te voeren.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,



R. Kool A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

RV-nummer: 2022/07
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit
1. In te stemmen met het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever
2. Inspraak te verlenen inzake het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever conform artikel 2.1 van de Inspraakverordening gemeente Wormerland
3. De inspraak van het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever, conform art. 4 lid 1 Inspraakverordening Wormerland, procedure 3.4 Awb van toepassing te laten zijn
4. Indien geen inspraakreactie wordt ingediend en er dus geen heroverweging van het besluit door de raad hoeft plaats te vinden, het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan te beschouwen als definitief-Beeldkwaliteitsplan.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/7
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	H.P.J. Halewijn
Opsteller	V.J.M. Kleve
Afdeling/team	Ruimte/Gebiedsontwikkeling
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

Kern van het voorstel
Het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever benoemt de ruimtelijke kernkwaliteiten van de Zaanoever en geeft op basis daarvan richting en kaders aan nieuwe ontwikkelingen. Met het vrijgeven van het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever voor de inspraak, wordt een begin gemaakt met de procedure tot vaststelling van dit Beeldkwaliteitsplan.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. In te stemmen met het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever 2. Inspraak te verlenen inzake het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever conform artikel 2.1 van de Inspraakverordening gemeente Wormerland 3. De inspraak van het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever, conform art. 4 lid 1 Inspraakverordening Wormerland, procedure 3.4 Awb van toepassing te laten zijn 4. Indien geen inspraakreactie wordt ingediend en er dus geen heroverweging van het besluit door de raad hoeft plaats te vinden, het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan te beschouwen als definitief-Beeldkwaliteitsplan.

Bijlagen
B1. Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
In de Ontwikkelingsvisie Zaanoever 'Samen Schakelen' heeft de gemeente Wormerland zich als doel gesteld om de Zaanoever in de komende twintig jaar te ontwikkelen tot een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied. Om deze ambitie waar te maken, is het allereerst van belang om inzicht te krijgen in de ruimtelijke identiteit van het gebied. Het beeldkwaliteitsplan Zaanoever is een beeldende vertaling van de ambitie in beeldkwaliteitsrichtlijnen voor de Zaanoever. De beeldkwaliteitsrichtlijnen dienen als uitgangspunt voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit en uitstraling bij de verdere architectonische uitwerking en de inrichting van de openbare ruimte. Het kwaliteitsdocument is opgesteld om: - een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu tot stand te brengen; - de ontwikkelende partijen te inspireren en vooraf informatie te geven over de welstandscriteria; - de welstandscommissie een passend kader te bieden waarbinnen de toetsing van bouwplannen plaats vindt. Het beeldkwaliteitsplan is bedoeld als inspirerend kader. Incidenteel kan gemotiveerd worden afgeweken, mits er sprake is van een overtuigende kwaliteit en met gevoel voor de omgeving. Bij de bebouwing wordt in dergelijke incidentele gevallen expliciet aan de welstandscommissie voorgelegd of een uitzonderingssituatie vanwege de kwaliteit van het bouwplan gerechtvaardigd is. Bij de openbare ruimte wordt bij de technische uitwerking (bestek voorbereiding) de mogelijkheid opengelaten om de inrichting van het gebied aan te passen naar de inrichtingseisen voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Alternatieven (incl. argumenten)
Klik of tik om tekst in te voeren.

Risico's (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Klik of tik om tekst in te voeren.

Financiële gevolgen	
Toelichting Klik of tik om tekst in te voeren.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item.
Dekking binnen begroting?	Kies Ja of Nee **Dekkingsvoorstel:** Klik of tik om tekst in te voeren.

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
Klik of tik om tekst in te voeren.

Communicatie
Als voorbereiding op de vaststelling van het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever zal deze ter inzage worden gelegd. Na afloop van de inspraaktermijn worden alle reacties verwerkt in een nota van beantwoording. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van de inspraak worden verwerkt in het definitieve-Beeldkwaliteitsplan. Tenslotte zal aan de Raad worden voorgesteld het aangepaste Beeldkwaliteitsplan, samen met de nota van beantwoording, vast te stellen. Indien geen inspraakreactie wordt ingediend en er dus geen heroverweging van het besluit door de raad hoeft plaats te vinden, wordt het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan beschouwd als definitief-Beeldkwaliteitsplan.

Participatie
Ja Er zal over het ontwerp-beeldkwaliteitsplan inspraak worden verleend

Juridische aspecten en beleidskader
Het beeldkwaliteitsplan zal na vaststelling worden toegevoegd aan het gemeentelijke welstandsbeleid en ook als zodanig worden vastgesteld.

Duurzaamheid en klimaataspecten
Klik of tik om tekst in te voeren.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,

A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

RV-nummer: 2022/07
Datum: 8-2-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 11-1-2022

Besluit
1. In te stemmen met het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever
2. Inspraak te verlenen inzake het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever conform artikel 2.1 van de Inspraakverordening gemeente Wormerland
3. De inspraak van het ontwerp-Beeldkwaliteitsplan Zaanoever, conform art. 4 lid 1 Inspraakverordening Wormerland, procedure 3.4 Awb van toepassing te laten zijn

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/8
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	J.M. Schalkwijk
Opsteller	H. Kong
Afdeling/team	BV/Financiën
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Aanpassing verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

Kern van het voorstel
De Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022, zoals door de raad is vastgesteld op 21 december 2022 wordt gewijzigd door middel van aanpassing van artikel 8, waarbij de betalingstermijnen worden aangepast, zoals deze voor alle heffingen worden gehanteerd door Cocensus.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: om de volgende verordening vast te stellen: De Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.

Bijlagen
Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Bij het opstellen van de verordening op heffen en innen van de afvalstoffenheffing 2022 zijn betalingstermijnen opgenomen welke niet overeenkomen met de betalingstermijnen van alle andere heffingen wat in de werkwijze van van Cocensus niet werkbaar is. Artikel 8 van de op 21 december 2021 vastgestelde verordening dient te worden aangepast zodat de betalingstermijnen gelijk is aan die van andere heffingen. Het innen van de aanslagen is uitbesteed aan Cocensus. Cocensus hanteert geen 2, maar 9 termijnen bij automatische incasso.

Financiële gevolgen
Nvt

Communicatie
Na vaststelling in de Raad zal deze wijzigingsverordening worden gepubliceerd op de landelijke sites.

Het college van Wormerland,

De gemeentesecretaris	De burgemeester
R. Kool	A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Aanpassing verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

RV-nummer: 2022/8
Datum: 11-1-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en de Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022 d.d.: 11-1-2022

Besluit

om de volgende verordening vast te stellen:

1. Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022.

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong

Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

De raad van de gemeente Wormerland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 januari 2022

gelet op van de Wet milieubeheer wetgeving rond invordering van belastingen;

Besluit:

vast te stellen de **Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.**

ARTIKEL I

De Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8 Termijnen van betaling

1. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moeten de aanslagen worden betaald binnen twee maanden na de dagtekening van het aanslagbiljet.
2. In afwijking van het eerste lid geldt, dat in geval het totaalbedrag van een of meerdere aanslagen op één aanslagbiljet meer is dan € 100 en minder is dan € 5.000 en zolang de verschuldigde bedragen door middel van automatische betalingsincasso kunnen worden afgeschreven, de aanslagen moeten worden betaald in negen gelijke termijnen. De eerste termijn vervalt op de laatste dag van de tweede maand volgend op die welke in de dagtekening van het aanslagbiljet is vermeld en elk van de volgende termijnen telkens één maand later.
3. Voor belastingbedragen tot € 10 vindt geen invordering plaats. Voor de toepassing van de vorige volzin wordt het totaal van op een aanslagbiljet verenigde verschuldigde bedragen afvalstoffenheffing of andere heffingen aangemerkt als één belastingbedrag.
4. De Algemene Termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

ARTIKEL II

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking.
2. Op diezelfde dag vervalt artikel 8 uit de op 21-12-2021 vastgestelde verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.
3. De datum van de ingang van de heffing is 1-1-2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022,

de griffier,	de voorzitter,
I. P. Vrolijk	A.J. Michel-de Jong

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2022/8
Datum raad	8-2-2022
Datum B&W vergadering	11 januari 2022
Portefeuillehouder	J.M. Schalkwijk
Opsteller	H. Kong
Afdeling/team	BV/Financiën
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Aanpassing verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

Kern van het voorstel
De Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022, zoals door de raad is vastgesteld op 21 december 2022 wordt gewijzigd door middel van aanpassing van artikel 8, waarbij de betalingstermijnen worden aangepast, zoals deze voor alle heffingen worden gehanteerd door Cocensus.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: om de volgende verordening vast te stellen: De Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.

Bijlagen
Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Bij het opstellen van de verordening op heffen en innen van de afvalstoffenheffing 2022 zijn betalingstermijnen opgenomen welke niet overeenkomen met de betalingstermijnen van alle andere heffingen wat in de werkwijze van van Cocensus niet werkbaar is. Artikel 8 van de op 21 december 2021 vastgestelde verordening dient te worden aangepast zodat de betalingstermijnen gelijk is aan die van andere heffingen. Het innen van de aanslagen is uitbesteed aan Cocensus. Cocensus hanteert geen 2, maar 9 termijnen bij automatische incasso.

Financiële gevolgen
Nvt

Communicatie
Na vaststelling in de Raad zal deze wijzigingsverordening worden gepubliceerd op de landelijke sites.

Het college van Wormerland,
De gemeentesecretaris

R. Kool

De burgemeester

A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Aanpassing verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

RV-nummer: 2022/8
Datum: 11-1-2022

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en de Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022 d.d.: 11-1-2022

Besluit

om de volgende verordening vast te stellen:

1. Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022.

de griffier,
I.P. Vrolijk

de voorzitter,
A.J. Michel-de Jong

Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022

De raad van de gemeente Wormerland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 januari 2022

gelet op van de Wet milieubeheer wetgeving rond invordering van belastingen;

Besluit:

vast te stellen de **Verordening tot 1e wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.**

ARTIKEL I

De Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8 Termijnen van betaling

1. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moeten de aanslagen worden betaald binnen twee maanden na de dagtekening van het aanslagbiljet.
2. In afwijking van het eerste lid geldt, dat in geval het totaalbedrag van een of meerdere aanslagen op één aanslagbiljet meer is dan € 100 en minder is dan € 5.000 en zolang de verschuldigde bedragen door middel van automatische betalingsincasso kunnen worden afgeschreven, de aanslagen moeten worden betaald in negen gelijke termijnen. De eerste termijn vervalt op de laatste dag van de tweede maand volgend op die welke in de dagtekening van het aanslagbiljet is vermeld en elk van de volgende termijnen telkens één maand later.
3. Voor belastingbedragen tot € 10 vindt geen invordering plaats. Voor de toepassing van de vorige volzin wordt het totaal van op een aanslagbiljet verenigde verschuldigde bedragen afvalstoffenheffing of andere heffingen aangemerkt als één belastingbedrag.
4. De Algemene Termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

ARTIKEL II

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking.
2. Op diezelfde dag vervalt artikel 8 uit de op 21-12-2021 vastgestelde verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing 2022.
3. De datum van de ingang van de heffing is 1-1-2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022,

de griffier,	de voorzitter,
I. P. Vrolijk	A.J. Michel-de Jong

GROEN LINKS WORMERLAND

Fractieadres:
Kanaaldijk 34
1458 PR Spijkerboor
06 4548 8981
glw@remcodoorn.nl

TECHNISCHE VRAGEN EX ART. 43 REGLEMENT VAN ORDE RAAD INZAKE RAADSVOORSTEL BESTEMMINGSPLAN ZANDWEG 232-242

Geacht College,

Op de agenda van de voorronde van 14 december as. en de raadsvergadering van 21 december as. staat het raadsvoorstel tot vaststelling wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242 Wormer. Verzocht wordt om de vragen bij voorkeur voor de voorronde van 14 december te beantwoorden, dan wel uiterlijk voor de raadsvergadering van 21 december, zodat de antwoorden kunnen worden meegenomen in het kader van de besluitvorming. De vragen zijn gebaseerd op 2 onderliggende documenten, t.w. Wijziging bestemmingsplan Zandweg en Raadsvoorstel Zandweg.

1. Wijziging bestemmingsplan Zandweg 232-242
De vragen volgen de hoofdstuk indeling en pagina volgorde van het plan:

a. Hoofdstuk 2 Plan beschrijving
Pagina 10:
"Aan de zijde Zandweg komt een bouwvlak met een max. bouwhoogte van 12 meter. De naar de Zandweg gerichte gevels dienen tevens als geluidwand"
Vraag 1: Wat is de opbouw van de geluidwand. In hoeverre kan de geluidwand de impact van het bedrijf op de woningen minimaliseren?

"Naast de uitbreiding zijde Zandweg vindt er een relatief geringe uitbreiding plaats van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg en de Veerdijk"
Vraag 2: De mate van uitbreiding (7,5%) wordt gerelateerd aan de bestaande bebouwing van Cargill. Waarom heeft u gezien de beoogde integrale benadering van de Omgevingswet de omvang van de uitbreiding, met een netto omvang van 2.400 m2, een hoogte van 12 meter en voorzien van een brug met een maximale hoogte van 12 a 15 meter niet gerelateerd aan de impact op de beeldkwaliteit van de Zandweg en haar bewoners?
Vraag 3: Destijds was uitbreiding aan de Veerdijk en Eenhoornweg niet voorzien. Op welke gronden bent u van de beoogde uitbreiding afgeweken en in hoeverre zijn daarin de belangen van de bewoners Zandweg meegenomen?

"De inrichting van de groenvoorziening is nog niet definitief. Binnen de groenzone komen in ieder geval parkeervoorzieningen voor de bewoners"
Vraag 4: De parkeervakken komen aan de voorzijde van gevel bedrijfspand aan zijde Zandweg, daardoor zal het bedrijfspand behoorlijk aanwezig zijn op de Zandweg. Welke gevolgen heeft dit voor de beeldkwaliteit op de Zandweg, het effect van de geluidwal en de groenvoorziening als overgang van bedrijfsgebouw naar woongebied?

b. Hoofdstuk 3 Beleidskader

Pag. 13:

“Met dit bestemmingsplan worden 5 woningen en een kantoorpand wegbestemd. Daarvoor in de plaats wordt uitbreiding bedrijfsperceel mogelijk gemaakt aan zijde Zandweg/Veerdijk en Eenhoornweg. De door de gemeente aangekochte gronden worden doorverkocht aan Cargill en aangewend voor de bedrijfsuitbreiding, waardoor er geen sprake zal zijn van leegstand of een braakliggend terrein. De behoefte van de uitbreiding is daarmee aangetoond”

Vraag 4: In hoeverre is de behoefte van de inwoners meegewogen? Doel van de verkoop van de woningen aan de gemeente is een goede leefomgeving voor de bewoners, waarbij de beeldkwaliteit van de Zandweg als historische lintbebouwing in stand blijft.

3.3 Gemeentelijk beleid/3.3.1 Structuurvisie Wormerland

“De structuurvisie van de gemeente Wormerland geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de periode tot 2025 weer. Het gaat om een integraal ruimtelijk kader. Het plangebied valt onder het industrielandschap langs de Zaan, waar revitalisering het streven is. De gemeente Wormerland ziet graag dat ruimtelijke ontwikkelingen tevens een kwalitatieve meerwaarde hebben voor de gehele gemeente. Met het verdwijnen van de woningen en de kantoorbestemming wordt de kans aangegrepen om dit plangebied opnieuw in te richten, zodat de overlast wordt verholpen. De bedrijfsbestemming wordt voorzien van groenelementen t.b.v. een betere overgang tussen bedrijf en de omliggende woningen. E.e.a. leidt tot een aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat”

Vraag 5: Waarom is de hoogte van het bedrijfsgebouw (12 meter) en de omvang van de uitbreiding aan Zandweg en Veerdijk niet meegenomen in de toetsing van het leefklimaat voor de bewoners van de Zandweg. Waarop wordt het oordeel gebaseerd, dat er sprake is van een aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat?

Vraag 6: In hoeverre past de uitbreiding aan de Veerdijk en de bouw van de brug in het beeldkwaliteitsplan Zaanoever project?

4.2 Geluid/4.2.2 Doorwerking plangebied

“De woningen in het plangebied en de overige woningen liggen binnen de geluidzone van dit industrieterrein. De huidige situatie is verre van optimaal. Het aspect industrielawaai is nader onderzocht. De voorgenomen ontwikkeling is in akoestische opzicht aanvaardbaar”

Vraag 7: Doel is verbetering van het woon- en leefklimaat van de bewoners Zandweg. De bewoners hebben jarenlang last van geluid en trillingen ervaren. Aanvaardbaar in akoestisch opzicht is niet ideaal voor de bewoners. In hoeverre wordt een geluidsarme en trilvrije woon- en leefomgeving gegarandeerd?

Pag. 21:

“Omdat het langtijdgemiddelde geluidniveau voor de woning Zandweg 230 hoger is dan 55dB(A) wordt niet voldaan aan de stappen 2 en 3 van het stappenplan. Dit is niet anders in de huidige situatie”

Vraag 8: Waarom wordt niet beter rekening gehouden met de belangen van de bewoners Zandweg?

2. Raadsvoorstel Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Onderstaande vragen zijn gerelateerd aan onderwerpen, die in het raadsvoorstel aan de orde komen.

Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

De contrasten aan de Zaan zijn groot, m.n. de confrontatie tussen Cargill en de huizen aan de Zandweg. Historisch bepaald is de zg. industriële korrel langs de Zaan en de kleine schaal die eigen is aan het historische lint van Wormer, i.c. van de Zandweg. De as reikt niet tot het water, wat sterk ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit. **Vanuit het beeldkwaliteitsplan is de ambitie om publiek aantrekkelijke eindes van de assen aan de Zaan te creëren, met tevens een zichtlijn op de Zaan.** Belangrijk is dat zichtlijnen worden begeleid door bebouwing.

Vraag 9: De potentiele zichtlijn op de Zaan wordt behoorlijk verstoord door de uitbreiding bedrijfscomplex aan de Veerdijk, zeker in combinatie met de brug van 12 a 15 meter hoogte. Waarom is deze verstoring niet in de afwegingen meegenomen en op welke gronden?

Vraag 10: Gesteld wordt, dat geen afbreuk wordt gedaan aan de potentiele zichtlijn door de groene invulling. Op welke gronden stelt u een groenere uitstraling gelijk aan een potentiele zichtlijn op de Zandweg, nu immers de zichtlijn niet wordt begeleid door bebouwing, maar wordt onderbroken?

Vraag 11: In hoeverre zijn de parkeervlakken voor de bedrijfsuitbreiding meegewogen in de gestelde groenere uitstraling ter compensatie van de doorbreking bebouwing?

MER

Het bevoegd gezag dient op basis van een aanmeldnotitie een besluit te nemen, dat geen volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is. Er zou geen dienovereenkomstig besluit zijn genomen door het college. Dat zou juridisch aanvaardbaar zijn.

Vraag 12: Op welke gronden is door het college geen besluit genomen?

Vraag 13: Waarom zou dit juridisch aanvaardbaar zijn:

Vraag 14: Is meegenomen dat bij het ontbreken van een besluit m.b.t. de MER door het college aan burgers de mogelijkheid van bezwaar wordt ontnomen?

Overeenkomst met Cargill november 2017

Aan de wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 - 242 ligt ten grondslag de overeenkomst van november 2017.

Vraag 15: De overeenkomst is niet overgelegd aan de raad, verzocht wordt alsnog tot overlegging over te gaan.

Vraag 16: Bij het aangaan van de overeenkomst in november 2017 is een schets gemaakt van de beoogde uitbreiding. Verzocht wordt deze schets eveneens aan de raad te overleggen.

GroenLinks Wormerland

Remco Doorn Elly Fens Karen Schoonheim Frans Stoop

GROEN LINKS WORMERLAND

Fractieadres:
Kanaaldijk 34
1458 PR Spijkerboor
06 4548 8981
glw@remcodoorn.nl

TECHNISCHE VRAGEN EX ART. 43 REGLEMENT VAN ORDE RAAD INZAKE RAADSVOORSTEL BESTEMMINGSPLAN ZANDWEG 232-242

Geacht College,

Op de agenda van de voorronde van 14 december as. en de raadsvergadering van 21 december as. staat het raadsvoorstel tot vaststelling wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242 Wormer. Verzocht wordt om de vragen bij voorkeur voor de voorronde van 14 december te beantwoorden, dan wel uiterlijk voor de raadsvergadering van 21 december, zodat de antwoorden kunnen worden meegenomen in het kader van de besluitvorming. De vragen zijn gebaseerd op 2 onderliggende documenten, t.w. Wijziging bestemmingsplan Zandweg en Raadsvoorstel Zandweg.

1. Wijziging bestemmingsplan Zandweg 232-242
De vragen volgen de hoofdstuk indeling en pagina volgorde van het plan:

a. Hoofdstuk 2 Plan beschrijving
Pagina 10:
"Aan de zijde Zandweg komt een bouwvlak met een max. bouwhoogte van 12 meter. De naar de Zandweg gerichte gevels dienen tevens als geluidwand"
Vraag 1: Wat is de opbouw van de geluidwand. In hoeverre kan de geluidwand de impact van het bedrijf op de woningen minimaliseren?

> **Antwoord**: de geluidswerende werking van de geluidswand zal in de uitwerking van het ontwerp worden bepaald. Deze zal in ieder geval moeten voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit en de toepasselijke geluidswaarden waarvan Cargill is gebonden. Het is hierbij van belang dat de beoogde uitbreiding Cargill de gelegenheid biedt om de indeling van de fabriek aan te passen door juist de geluidsarme activiteiten (zoals de opslag van cacaoboter) in het nieuwe gedeelte onder te brengen. Daarmee kan de uitbreiding als een geluidsbuffer ten behoeve van de woningen aan de Zandweg fungeren, kan de geluidsuitstraling vanuit de fabriek aan deze zijde verminderen en wordt de impact op de woning geminimaliseerd. De geluidswerende werking van de nieuwe gevel kan op de uiteindelijk te realiseren situatie kunnen en moeten worden afgestemd.

"Naast de uitbreiding zijde Zandweg vindt er een relatief geringe uitbreiding plaats van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg en de Veerdijk"
Vraag 2: De mate van uitbreiding (7,5%) wordt gerelateerd aan de bestaande bebouwing van Cargill. Waarom heeft u gezien de beoogde integrale benadering van de Omgevingswet de omvang van de uitbreiding, met een netto omvang van 2.400 m2, een hoogte van 12 meter en voorzien van een brug met een maximale hoogte van 12 a 15 meter niet gerelateerd aan de impact op de beeldkwaliteit van de Zandweg en haar bewoners?

Antwoord: De uitbreiding is in de afwegingen zeker ook gerelateerd aan de impact op de beeldkwaliteit vanuit de Zandweg. Voor de bouwhoogte is aangesloten bij de bestaande hoogte en het ontwerp zal aansluiten bij de beeldkwaliteit van het bestaande pand. Voor de bewoners is van belang dat de bebouwing minder beeldbepalend zal zijn door de positionering van bomen en groen. Bomen zijn aanzienlijk hoger dan woningen en verzachten de overgang van wonen naar industrie. De inrichting van de nieuwe openbare ruimte zal in overleg met de bewoners worden uitgewerkt om de wensen van de bewoners daarin zoveel mogelijk te laten terugkomen.

Vraag 3: Destijds was uitbreiding aan de Veerdijk en Eenhoornweg niet voorzien. Op welke gronden bent u van de beoogde uitbreiding afgeweken en in hoeverre zijn daarin de belangen van de bewoners Zandweg meegenomen?

Antwoord: De plannen voor de beoogde uitbreiding staan los van eerdere aanpassingen / uitbreidingen. De plannen zijn tot stand gekomen in overleg tussen de voormalige bewoners van de dichtstbij gelegen woningen aan de Zandweg, de Gemeente en Cargill. De voormalige bewoners hebben meermaals de wens geuit dat de Gemeente zou helpen bij het oplossen van de door hen ervaren hinder. Dat heeft uiteindelijk geleid tot deze oplossing, waarin de desbetreffende woningen worden gesloopt en de vrijkomende ruimte deels wordt gebruikt voor de beoogde uitbreiding van de fabriek (die Cargill de gelegenheid geeft tot de hiervoor genoemde herindeling) en deels zal worden ingericht als openbare ruimte ten behoeve van de bewoners van de Zandweg. De belangen van zowel de voormalige als huidige en toekomstige bewoners van de Zandweg zijn op deze manier onderdeel van de gekozen integrale oplossingsrichting. De afspraken zijn voor de definitieve totstandkoming daarvan zorgvuldigheidshalve overigens ook afgestemd met de Gemeenteraad.

“De inrichting van de groenvoorziening is nog niet definitief. Binnen de groenzone komen in ieder geval parkeervoorzieningen voor de bewoners”
Vraag 4: De parkeervakken komen aan de voorzijde van gevel bedrijfspand aan zijde Zandweg, daardoor zal het bedrijfspand behoorlijk aanwezig zijn op de Zandweg. Welke gevolgen heeft dit voor de beeldkwaliteit op de Zandweg, het effect van de geluidwal en de groenvoorziening als overgang van bedrijfsgebouw naar woongebied?

Antwoord: Tussen de nieuwe bedrijfsbebouwing en de Zandweg is er ruimte voor een groenbestemming, die in overleg met de bewoners zal worden ingericht. De inrichting van het groengedeelte is nog niet definitief bepaald. Deze inrichting dient bij te dragen aan een groene inpassing van de nieuwe bedrijfsbebouwing richting de Zandweg en aangrenzende woningen. In de nieuwe groenzone zullen alleen parkeervakken voor de bewoners van de Zandweg worden aangelegd indien de bewoners dat zelf willen, andere/aanvullende invullingen zijn ook mogelijk. De inrichting van de groenzone staat overigens los van de plant van de bomen die het pand van Cargill zoveel mogelijk aan het zicht zullen onttrekken en die dienen ter bescherming van de beeldkwaliteit vanaf de Zandweg. De geluidswal wordt niet gerealiseerd aan de kant van de Zandweg maar aan de andere kant van het fabrieksterrein waar personeel van Cargill zal parkeren.

<u>b. Hoofdstuk 3 Beleidskader</u>
Pag. 13:
“Met dit bestemmingsplan worden 5 woningen en een kantoorpand wegbestemd. Daarvoor in de plaats wordt uitbreiding bedrijfsperceel mogelijk gemaakt aan zijde Zandweg/Veerdijk en Eenhoornweg. De door de gemeente aangekochte gronden worden doorverkocht aan Cargill

en aangewend voor de bedrijfsuitbreiding, waardoor er geen sprake zal zijn van leegstand of een braakliggend terrein. De behoefte van de uitbreiding is daarmee aangetoond”
Vraag 4: In hoeverre is de behoefte van de inwoners meegewogen? Doel van de verkoop van de woningen aan de gemeente is een goede leefomgeving voor de bewoners, waarbij de beeldkwaliteit van de Zandweg als historische lintbebouwing in stand blijft.

> **Antwoord**: zie de antwoorden hiervoor. De belangen en behoeften van zowel de voormalige als de huidige en toekomstige bewoners zijn nadrukkelijk onderdeel van de integrale oplossing die met dit plan wordt beoogd. De behoeften van de bewoners zullen daarbij ook bepalend zijn voor de inrichting van de nieuwe groenzone.

3.3 Gemeentelijk beleid/3.3.1 Structuurvisie Wormerland
“De structuurvisie van de gemeente Wormerland geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de periode tot 2025 weer. Het gaat om een integraal ruimtelijk kader. Het plangebied valt onder het industrielandschap langs de Zaan, waar revitalisering het streven is. De gemeente Wormerland ziet graag dat ruimtelijke ontwikkelingen tevens een kwalitatieve meerwaarde hebben voor de gehele gemeente. Met het verdwijnen van de woningen en de kantoorbestemming wordt de kans aangegrepen om dit plangebied opnieuw in te richten, zodat de overlast wordt verholpen. De bedrijfsbestemming wordt voorzien van groenelementen t.b.v. een betere overgang tussen bedrijf en de omliggende woningen. E.e.a. leidt tot een aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat”
Vraag 5: Waarom is de hoogte van het bedrijfsgebouw (12 meter) en de omvang van de uitbreiding aan Zandweg en Veerdijk niet meegenomen in de toetsing van het leefklimaat voor de bewoners van de Zandweg. Waarop wordt het oordeel gebaseerd, dat er sprake is van een aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat?

> **Antwoord**: De hoogte en het volume zijn meegenomen in de afwegingen. De hoogte sluit aan bij de bestaande hoogte. Met het beoogde volume van de uitbreiding wordt aan de ene kant bereikt dat de afstand tussen het pand van Cargill en de dichtstbij gelegen woningen aan de Zandweg groter wordt dan in de oude situatie voor de sloop van de woningen en dat er voldoende grond overblijft voor de inrichting van de nieuwe openbare ruimte ten behoeve van de bewoners. Aan de andere kant zal de uitbreiding door groenelementen aan het zicht worden onttrokken en wordt Cargill de ruimte geboden om de fabriek anders in te delen en de geluids- en trillingsarme activiteiten in de beoogde uitbreiding onder te brengen. De conclusie dat sprake zal zijn van een aanmerkelijk verbetering van het woon- en leefklimaat is op de combinatie van deze factoren gebaseerd.

Vraag 6: In hoeverre past de uitbreiding aan de Veerdijk en de bouw van de brug in het beeldkwaliteitsplan Zaanoever project?

> **Antwoord**: In het beeldkwaliteitsplan Zaanoever wordt een aantal uitgangspunten benoemd die voor deze ontwikkeling van belang is. De Zandweg vormt één van de historische linten en ‘groene assen’ die loodrecht op de Zaan staan. In het beeldkwaliteitsplan wordt gesteld dat deze assen een hoge potentie hebben om de Zaan met het achterland te verbinden en dat deze zo groen mogelijk ingericht dienen te worden. Groen ten behoeve van de begeleiding van de zichtassen, maar ook als buffer tussen bedrijvigheid en wonen. Hieraan wordt tegemoet gekomen door de plaatsing van de bomen ter plaatse van de beoogde uitbreiding.
> Een tweede relevant uitgangspunt is dat een dergelijke as eindigt met zicht op de Zaan. In de huidige situatie reikt de as vanaf de Zandweg echter niet tot het water, vanwege de bebouwing van Cargill aan de westzijde van de Veerdijk. Daarbij ligt de uitbreiding niet in het verlengde van de zichtas over de Zandweg. De beoogde

uitbreiding kan daarmee dus geen afbreuk doen aan een potentiële zichtlijn op de Zaan.

4.2 Geluid/4.2.2 Doorwerking plangebied

"De woningen in het plangebied en de overige woningen liggen binnen de geluidzone van dit industrieterrein. De huidige situatie is verre van optimaal. Het aspect industrielawaai is nader onderzocht. De voorgenomen ontwikkeling is in akoestische opzicht aanvaardbaar"

Vraag 7: Doel is verbetering van het woon- en leefklimaat van de bewoners Zandweg. De bewoners hebben jarenlang last van geluid en trillingen ervaren. Aanvaardbaar in akoestisch opzicht is niet ideaal voor de bewoners. In hoeverre wordt een geluidsarme en trilvrije woon- en leefomgeving gegarandeerd?

Antwoord: Met de beoogde plannen wordt wat meer afstand tussen het fabriekspand en de meest nabij gelegen woningen gecreëerd en wordt Cargill de mogelijkheid geboden tot herindeling van de fabriek met concentratie van geluids- en trillingsarme activiteiten in de uitbreiding. Cargill is en blijft bovendien gebonden aan de geluidswaarden die gelden op grond van Cargill's milieuvergunning en de aanwezige geluidszone.

Pag. 21:

"Omdat het langtijdgemiddelde geluidniveau voor de woning Zandweg 230 hoger is dan 55dB(A) wordt niet voldaan aan de stappen 2 en 3 van het stappenplan. Dit is niet anders in de huidige situatie"

Vraag 8: Waarom wordt niet beter rekening gehouden met de belangen van de bewoners Zandweg?

Antwoord: er is in de totstandkoming van de plannen nadrukkelijk rekening gehouden met de belangen van de bewoners, waarbij de plannen kunnen leiden tot een verbetering van het woon- en leefklimaat. De plannen veranderen echter niets aan het historisch ontstane gegeven dat de woningen zich binnen de geluidszone van een industrieterrein bevinden en tevens op korte afstand zijn gelegen van de fabriek van Cargill. Dat is in de huidige situatie zo en zal in de beoogde nieuwe situatie niet anders zijn. Met deze plannen wordt echter wel gestreefd naar een verbetering van de situatie, juist ook voor de bewoners van de Zandweg.

2. Raadsvoorstel Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Onderstaande vragen zijn gerelateerd aan onderwerpen, die in het raadsvoorstel aan de orde komen.

Beeldkwaliteitsplan Zaanoever

De contrasten aan de Zaan zijn groot, m.n. de confrontatie tussen Cargill en de huizen aan de Zandweg. Historisch bepaald is de zg. industriële korrel langs de Zaan en de kleine schaal die eigen is aan het historische lint van Wormer, i.c. van de Zandweg. De as reikt niet tot het water, wat sterk ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit. **Vanuit het beeldkwaliteitsplan is de ambitie om publiek aantrekkelijke eindes van de assen aan de Zaan te creëren, met tevens een zichtlijn op de Zaan.** Belangrijk is dat zichtlijnen worden begeleid door bebouwing.

Vraag 9: De potentiele zichtlijn op de Zaan wordt behoorlijk verstoord door de uitbreiding bedrijfscomplex aan de Veerdijk, zeker in combinatie met de brug van 12 a 15 meter hoogte. Waarom is deze verstoring niet in de afwegingen meegenomen en op welke gronden?

Antwoord: Zie antwoord vraag 6. Gezien het feit dat de uitbreiding van de bedrijfsbebouwing en de brug aan de noordzijde van de Zandweg ligt en niet direct in het verlengde van de Zandweg richting de Zaan, wordt er geen afbreuk gedaan aan de potentiële zichtlijn.

Vraag 10: Gesteld wordt, dat geen afbreuk wordt gedaan aan de potentiele zichtlijn door de groene invulling. Op welke gronden stelt u een groenere uitstraling gelijk aan een potentiele zichtlijn op de Zandweg, nu immers de zichtlijn niet wordt begeleid door bebouwing, maar wordt onderbroken?

Antwoord: De groene invulling is nog niet definitief bepaald. Het is van belang dat de inrichting van deze groenbestemming een bijdrage levert aan het groene karakter van het historische lint, een groene buffer vormt tussen bedrijvigheid en aangrenzende woningen en de zichtas begeleid richting de Zaan. De groene invulling mag de zichtlijn in de as op geen enkele manier onderbreken, zoals gesteld in de uitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan Zaanoever. Met de uitgangspunten zal in de uitwerking van de plannen rekening worden gehouden.

Vraag 11: In hoeverre zijn de parkeervlakken voor de bedrijfsuitbreiding meegewogen in de gestelde groenere uitstraling ter compensatie van de doorbreking bebouwing?

Antwoord: aan de zijde van de Zandweg zijn geen parkeerplaatsen voor Cargill voorzien, deze worden gerealiseerd aan de andere kant van het bedrijfsgebouw. Het is wel een optie dat voor de bewoners parkeerplaatsen worden gerealiseerd in een gedeelte van de nieuwe openbare ruimte. Dat is echter afhankelijk van de wensen en verlangens van de bewoners zelf.

<u>MER</u>
Het bevoegd gezag dient op basis van een aanmeldnotitie een besluit te nemen, dat geen volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is. Er zou geen dienovereenkomstig besluit zijn genomen door het college. Dat zou juridisch aanvaardbaar zijn.
Vraag 12: Op welke gronden is door het college geen besluit genomen?

Antwoord: Het college heeft zich op het standpunt gesteld dat er een vormvrije m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd. In hoofdstuk 4, paragraaf 10 van de plantoelichting is vervolgens inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de bedrijfsfunctie aan de Zandweg ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.. Er is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Dit betekent dat voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure gaat, het college van burgemeester en wethouders aan de hand van een aanmeldingsnotitie moet beoordelen en besluiten of een milieueffectrapport moet worden opgesteld, e.e.a. conform paragraaf 7.6 Wet milieubeheer. Dit is bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan niet gedaan en wordt nu alsnog gedaan.

Vraag 13: Waarom zou dit juridisch aanvaardbaar zijn:

Antwoord: De beslissing als bedoeld in artikel 7.19, eerste lid, van de Wet milieubeheer, inhoudende dat geen MER behoeft te worden gemaakt, is niet genomen voor de terinzagelegging van het ontwerpplan (zie antwoord bij vraag 12), maar wordt tegelijk met het vaststellen van het onderhavige plan gedaan. Naar het oordeel van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State kan deze schending van artikel 7.19, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer worden gepasseerd met

toepassing van artikel 6:22 van de Awb, omdat belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld. Er zijn geen inhoudelijke zienswijzen over de m.e.r.-beoordeling (opgenomen in de plantoelichting) naar voren gebracht.

Vraag 14: Is meegenomen dat bij het ontbreken van een besluit m.b.t. de MER door het college aan burgers de mogelijkheid van bezwaar wordt ontnomen?

Antwoord: Belanghebbenden hebben de mogelijkheid tegen dit punt beroep in te stellen.

<u>Overeenkomst met Cargill november 2017</u>
Aan de wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 - 242 ligt ten grondslag de overeenkomst van november 2017.
Vraag 15: De overeenkomst is niet overgelegd aan de raad, verzocht wordt alsnog tot overlegging over te gaan.

Antwoord: De overeenkomst is in 2017 aan de raad voorgelegd en is bij de beantwoording van deze vragen bijgevoegd.

Vraag 16: Bij het aangaan van de overeenkomst in november 2017 is een schets gemaakt van de beoogde uitbreiding. Verzocht wordt deze schets eveneens aan de raad te overleggen.

Antwoord: De studie, waarvan wij denken dat met deze vraag bedoeld wordt, is in 2017 aan de raad voorgelegd en is bij de beantwoording van deze vragen bijgevoegd.

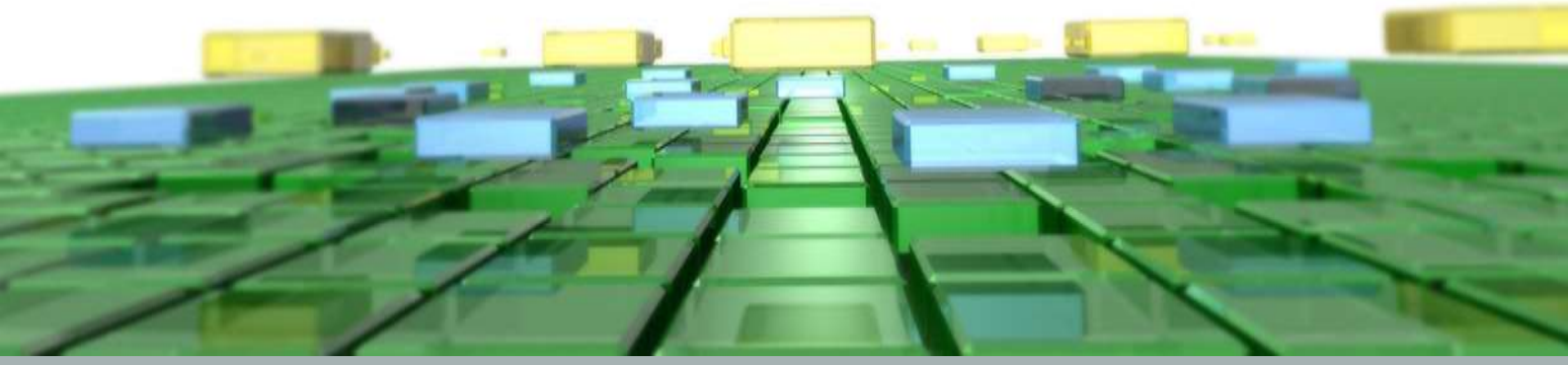
GroenLinks Wormerland

Remco Doorn Elly Fens Karen Schoonheim Frans Stoop

Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Gemeente Wormerland

Vaststelling



Ruimte | om *in* te leven

Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Gemeente Wormerland

Vaststelling

Rapportnummer:	211x09760_2
IMRO-identificatienummer**:**	NL.IMRO.0880.BP80717-0001
Datum:	22 oktober 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Wormerland
Projectteam BRO:	PZ, JvdA, RF
Concept:	februari 2018, april 2019, juli 2019
Voorontwerp:	
Ontwerp:	september 2020, april 2021, mei 2021
Vaststelling:	Oktober 2021
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, abstract
Beknopte inhoud:	--

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl

BRO Ruimte om *in* te leven

Zandweg 232-242

Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting 3

Hoofdstuk 1 Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3
1.2 Plangebied 3
1.3 Vigerend bestemmingsplan 5
1.4 Leeswijzer 6

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving 7

Hoofdstuk 3 Beleidskader 9

3.1 Rijksbeleid 9
3.2 Provinciaal beleid 11
3.3 Gemeentelijk beleid 12

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten 14

4.1 Verkeer en parkeren 14
4.2 Geluid 15
4.3 Luchtkwaliteit 17
4.4 Bedrijven en milieuzonering 18
4.5 Externe veiligheid 23
4.6 Natuurbescherming 24
4.7 Bodem 26
4.8 Water 27
4.9 Archeologie en cultuurhistorie 28
4.10 M.E.R.-plicht 30

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet 32

5.1 Plansystematiek 32
5.2 Toelichting op de bestemmingen 34

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 35

6.1 Economische uitvoerbaarheid 35
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 35

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Cargill exploiteert al decennialang een cacaofabriek aan de Veerdijk in Wormer. Als gevolg van een historisch ontstane situatie bevinden zich op relatief korte afstand van de fabriek van Cargill woningen aan de Zandweg. Hoewel er geen vergunningvoorschriften of wettelijke normen worden overschreden, ervaren de bewoners van de Zandweg op momenten geluid en trillingen afkomstig van de locatie van Cargill. De gemeente Wormerland is al enige tijd met Cargill en de bewoners van de dichtstbijzijnde woningen in overleg over een oplossing van deze problematiek. In dat verband is het streven om de situatie in de omgeving te verbeteren, zonder het (vergunde) functioneren van het bedrijf te belemmeren. De beoogde verbetering bestaat enerzijds uit het slopen van de woningen 232 tot en met 242 en anderzijds door een deel van het vrijkomende gebied in te richten als openbare ruimte. De verbetering kan dan bestaan uit openbaar groen, extra parkeerplaatsen of speelvoorzieningen voor kinderen.

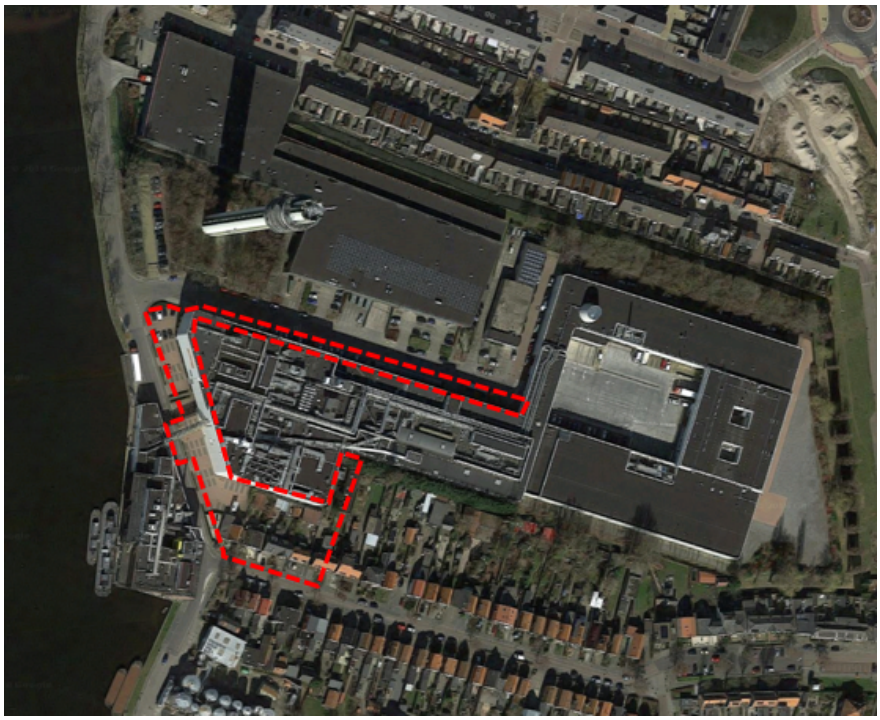
De in overleg met de bewoners bereikte oplossing houdt in dat de gemeente de woningen aan de Zandweg 232-242 (even nummers) aan zal kopen en de bestaande woningen zal slopen. De ontstane ruimte zal enerzijds worden aangewend om de afstand tussen de fabriek van Cargill en de overige resterende woningen aan de Zandweg te vergroten. Anderzijds zal een deel van de vrijkomende gronden benut worden om een (relatief beperkte) uitbreiding van de bedrijfshal van Cargill te faciliteren. Daarmee wordt een herinrichting van de bedrijfsactiviteiten van Cargill mogelijk gemaakt, waarmee de milieubelasting op de omgeving gecontroleerd. Een beperkt deel van de gronden wordt ingericht met een bedrijfshal waarin silo's worden geplaatst. In de silo's wordt cacaokoek opgeslagen. Deze activiteiten zullen geen additionele milieubelasting op de omgeving veroorzaken. Voor de resterende woningen zal de situatie daarom onveranderd blijven.

Het voorgaande betekent dat een deel van de gronden een groenbestemming krijgt en het andere deel een bedrijfsbestemming. Op het overgrote deel van deze percelen staat het vigerende bestemmingsplan geen groen- en/of bedrijfsfuncties toe, wat aanleiding geeft tot herziening van het bestemmingsplan. Tevens voorziet de aanpassing aan de bedrijfsvoering van Cargill in een relatief geringe uitbreiding van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg en de Veerdijk, ten noorden respectievelijk ten westen van de bestaande bebouwing. Daarnaast zal een fysieke verbinding worden gecreëerd tussen de bebouwing aan weerszijden van de Veerdijk door middel van een doorgang boven deze weg. Ook voor deze verbinding ter plaatse van de huidige verkeersbestemming is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt aan de westkant van de kern Wormer, die onderdeel is van de gemeente Wormerland. Het gaat om de percelen Zandweg 232 t/m 242 en een kleine strook van het bedrijfsterrein van Cargill aan de Eenhoornweg. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van ca. 4.300 m². Het plangebied ligt aan de Zandweg en op korte afstand van de Zaan (waterloop) en Wormerveer. De Zandweg is een woonstraat, die gelegen is tussen twee bedrijventerreinen in. De N514 ligt op korte afstand van het plangebied en is rechtstreeks vanaf de Zandweg te bereiken. In figuren 1.1 en 1.2 is de ligging van het plangebied in groter verband en in detail zichtbaar.

Figuur 1.1, plangebied uitgezoomd (Google Maps)



Figuur 1.2, plangebied ingezoomd (Google Maps)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied gelden momenteel twee bestemmingsplannen: "Woonkern Wormer en Lint" (2017) voor de percelen Zandweg 232 t/m 242 en "Bedrijventerreinen" (2018, opnieuw vastgesteld in 2020) voor het perceelsgedeelte van Cargill aan de Veerdijk en Eenhoornweg. In figuur 1.3 is de begrenzing van het plangebied binnen de vigerende bestemmingsplannen indicatief weergegeven.

Het plangebied heeft aan de Zandweg 232 t/m 240 binnen het plangebied "Woonkern Wormer en Lint" de enkelbestemmingen "Wonen" en "Tuin" en voor Zandweg 242 de bestemmingen "Kantoor" en "Tuin". Verder geldt binnen dit plangebied de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 2", met gebiedsaanduiding "geluidzone - industrie".

Het plangedeelte binnen het plangebied van bestemmingsplan "Bedrijventerreinen" heeft voor een groot deel de bestemming "Bedrijventerrein" (functieaanduiding "specifieke vorm van bedrijf - cacaofabriek", gebiedsaanduiding "overige zone - bedrijventerrein"), zonder bouwvlak. Daarnaast is een strook bestemd als "Groen" en voor een zeer klein gedeelte als "Verkeer". Ter plaatse van de beoogde onderdoorgang geldt eveneens de bestemming "Verkeer", alsmede de dubbelbestemming "Waarde - Archeologische verwachting". Tot slot geldt grotendeels de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

Figuur 1.3, uitsnede vigerende bestemmingsplannen "Woonkern Wormer en Lint" (zuidelijk deel) en "Bedrijventerreinen" (overig deel), bron: www.ruimtelijkeplannen.nl.

Om de gewenste bestemmingswijziging naar bedrijfsdoeleinden en groenvoorzieningen daadwerkelijk te kunnen realiseren, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Daarnaast wordt de beoogde uitbreiding van de bebouwing aan de Veerdijk en de Eenhoornweg, alsmede de verbinding tussen de gebouwen aan weerszijden van de Veerdijk, buiten het bouwvlak opgericht en, gedeeltelijk, buiten de bestemming "Bedrijventerrein". Ook voor deze uitbreidingen is een herziening van het bestemmingsplan dan ook noodzakelijk.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2, waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In het laatste hoofdstuk komen de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

In de huidige situatie zijn op de percelen Zandweg 232 t/m 240 vrijstaande en twee-aaneengebouwde woningen aanwezig. Aan Zandweg 242 is een kantoorbestemming met vrijstaande bebouwing aanwezig; dit betreft een kantoor van Cargill. Direct ten noorden van de percelen is de cacaofabriek van Cargill aanwezig. Cargill is een van oudsher op deze locatie gevestigd bedrijf en heeft de milieucategorie 5.1. Hoewel Cargill aan de vergunningvoorschriften en wettelijke normen voldoet, ervaren de bewoners van de woningen geluids- en, in het verleden, trillingoverlast van Cargill. Om deze reden is naar een oplossing gezocht om de ondervonden overlast deels te verminderen. Daartoe koopt de gemeente Wormerland de woningen aan de Zandweg 232 t/m 240 op van de huidige eigenaren. Vervolgens wordt aan de gronden een passende bestemming toegekend, voordat deze worden doorverkocht aan Cargill.

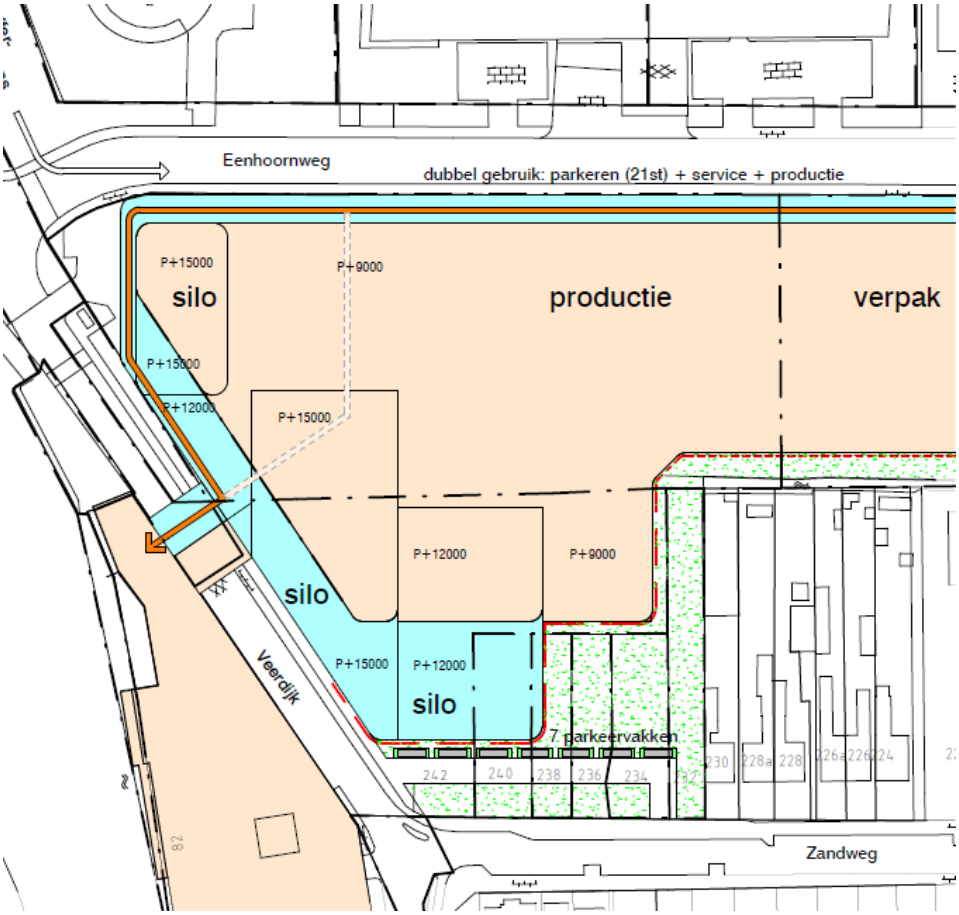
Het perceel Zandweg 232 en de huidige voortuinen en woningen krijgen een groenbestemming, zodat er een ruimtelijke scheiding tussen de resterende woningen en het bedrijfsperceel van Cargill ontstaat. De achtertuinen van de percelen Zandweg 234 t/m 242 worden toegevoegd aan het bedrijfsperceel van Cargill en krijgen hiertoe een bedrijfsbestemming. Deze bedrijfsbestemming zal gelijk worden aan de huidige bedrijfsbestemming van Cargill. De bestaande (vergunde) milieubelasting van de inrichting van Cargill zal als gevolg van de activiteiten op dit gedeelte van het bedrijfsperceel beperkt zijn, aangezien in dit deel van de uitbreiding enkel de opslag van grondstoffen (cacaokoek in silo's) zal plaatsvinden. Door slechts (bedrijfs-)activiteiten met een lagere milieubelasting te verrichten in dit deel van de uitbreiding, wordt overlast voor de resterende woningen voorkomen (zie nader paragraaf 4.4). Voor de resterende woningen wijzigt de situatie derhalve niet. De uitbreiding met bijbehorende aanpassing van de bedrijfsactiviteiten zal zo nodig in de milieuvergunning van Cargill worden verwerkt, waarbij geen nieuwe milieuruimte (op het gebied van geur, geluid of anderszins) aan de vergunning zal worden toegevoegd.

Er wordt voor de uitbreiding aan de zijde van de Zandweg een bouwvlak opgenomen met een maximale bouwhoogte van 12 meter. In dit bouwvlak wordt een bedrijfsgebouw met silo's gerealiseerd. De naar de Zandweg gerichte gevels van de bebouwing dienen tevens als een geluidwand om de impact van het bedrijf op de woningen te minimaliseren.

De aanpassing aan de bedrijfsvoering van Cargill voorziet, naast de uitbreiding aan de zijde van de Zandweg, tevens in een relatief geringe uitbreiding van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg en de Veerdijk, ten noorden respectievelijk ten westen van de bestaande bebouwing. De omvang van de uitbreiding is ca. 7,5% van de huidige bebouwing. Daarbij wordt tevens een overbrugging boven de Veerdijk naar de bebouwing aan de overzijde van deze weg. Deze brug kan worden gebruikt door personeel en voor de verplaatsing van monsterkarren tussen de bebouwing aan weerszijden van de weg. De bebouwing krijgt een bouwhoogte variërend van maximaal 12 tot 15 meter. De totale oppervlakte van het nieuwe bouwvlak binnen onderhavig plangebied bedraagt ca. 2.375 m².

Verder voorzien de ontwikkelingen in de realisatie van parkeervoorzieningen ter vervanging van de huidige parkeervoorzieningen (in totaal ca. 55 stuks). De nieuwe parkeervoorzieningen worden buiten het plangebied (aan de achterzijde, aan de oostzijde van Cargill) gerealiseerd, zie nader paragraaf 4.1. Buiten het plangebied wordt bij de bestaande bebouwing tevens een loopbrug gerealiseerd. Deze maakt echter geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

In het plangebied zal Cargill het gedeelte met groenbestemming in overleg met de bewoners van de Zandweg inrichten. In figuur 2.1 is de beoogde nieuwe inrichting weergegeven. De inrichting van het groengedeelte is nog niet definitief bepaald. Hierover wordt overleg met de buurtbewoners gevoerd. Binnen de groenzone komen in ieder geval parkeervoorzieningen voor de bewoners.



Figuur 2.1, toekomstige situatie Cargill, met in lichtblauw de nieuwe bebouwing aangegeven. NB: inrichting groenstrook indicatief.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2022, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van art. 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De nationale overheid richt zich in de NOVI op 21 verschillende nationale belangen.

Doorwerking plangebied
Met dit initiatief worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij nationale belangen gemoeid zijn. Er is immers slechts sprake van een herstructurering van gronden in bestaand stedelijk gebied, waarbij een relatief beperkte uitbreiding van een bestaand bedrijf plaatsvindt. De NOVI heeft dan ook geen invloed op dit plan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied
De voorgenomen ontwikkeling speelt zich af op lokaal niveau en heeft geen relatie met het ruimtelijke ordeningsbeleid op nationaal niveau. Geconstateerd kan worden dat het initiatief niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid. Het Barro heeft dan ook geen doorwerking naar dit bestemmingsplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: “De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.” Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn (ECLI:NL:RVS:2016:1503).

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied
Met dit bestemmingsplan worden 5 woningen en een kantoorpand wegbestemd. Daarvoor in de plaats wordt een bedrijfsperceel mogelijk gemaakt, waarvan een gedeelte van het perceel een bouwvlak krijgt. Het betreft in relatie tot de omvang van het huidige bestemmings- en bouwvlak een kleinschalige uitbreiding van een bestaand bedrijf. Daarnaast vindt een uitbreiding van de bebouwing aan de noord- en westzijde plaats, waarbij het bestaande bestemmingsvlak voor het bedrijf gedeeltelijk wordt overschreden. Gezien de toekomstige functie en de omvang van de uitbreiding kan, hoewel deze relatief kleinschalig is vergeleken met het totale bedrijf, worden gesproken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarop de Ladder van toepassing is.

Zoals aangegeven wordt het toekomstige bedrijfsperceel aan de Zandweg door Cargill, dat op de naastgelegen gronden gevestigd is, gebruikt voor bijbehorende bedrijfsactiviteiten. Deze gronden in het plangebied worden door de gemeente aangekocht en, na het doorlopen van de onderhavige bestemmingsplanherziening, aan Cargill verkocht. Hierover zijn tussen partijen afspraken vastgelegd. Daarmee is duidelijk dat er sprake is van een concrete invulling van het bedrijfsperceel en er geen sprake zal zijn van leegstand of een braakliggend terrein. De behoefte voor deze uitbreiding is daarmee aangetoond. De bestemming is afgestemd op deze concrete behoefte. Er wordt gebruik gemaakt van een perceel in bestaand stedelijk gebied.

De uitbreiding aan de noord- en westkant vindt plaats op het bestaande bouwperceel van Cargill en een – relatief klein – deel naast het bestaande bouwperceel. Daarbij vindt een uitbreiding van de bestemming plaats. Deze uitbreiding maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen van Cargill voor de toekomstige bedrijfssituatie. Ook in dit geval is dus sprake van een uitbreiding vanuit een concrete behoefte. Het doel van de uitbreiding is om een toekomstbestendige bedrijfsvoering op deze locatie te kunnen voeren, waarbij de effecten op de omgeving worden verminderd.

De planontwikkeling is in lijn met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland

De provinciale staten hebben besloten één structuurvisie te maken voor Noord-Holland, waar de provincie haar ruimtelijke belangen in benoemd. Belangrijke thema's binnen deze structuurvisie zijn globalisering, klimaatverandering en de demografische verandering. De structuurvisie is in 2015 voor het laatst bijgewerkt. De provincie werkt momenteel aan de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

De provincie Noord-Holland streeft naar voldoende ruimte voor bedrijfsgebouwen. Bij voorkeur moet de ruimte voor bedrijventerreinen gevonden worden binnen bestaand stedelijk gebied. De provincie wil het aanbod aan bedrijventerreinen zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag. Er wordt gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie en de mogelijkheden van herstructurering en intensivering van bestaande locaties. Nieuwe terreinen zullen in specifieke gevallen nodig zijn om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven. Uitgangspunt hiervoor is de ladder van duurzame verstedelijking.

Doorwerking plangebied
In paragraaf 3.1.3 is ingegaan op de behoefte aan nieuwe bedrijfsruimte in de regio. Het voornemen past in het streven om voldoende ruimte voor bedrijven te bieden. Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied en er is sprake van een herstructurering van gronden op en rondom de bestaande bedrijfslocatie. Daarmee ligt het planvoornemen in lijn met de uitgangspunten van de structuurvisie voor uitbreidingen van bedrijven.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De verordening betreft een juridisch-bindende uitwerking van de in 3.2.1 beschreven structuurvisie en bevat derhalve concrete regels die doorwerken naar lagere overheden. Met het bepaalde in de verordening dient dus rekening gehouden te worden in een bestemmingsplan. Het planvoornemen kan niet worden gezien als een stedelijke ontwikkeling zoals geformuleerd in artikel 5a van de Verordening. Zie hierover uitgebreid paragraaf 3.1.3, waarin geconstateerd is dat het plan past binnen de uitgangspunten en regels voor nieuwe stedelijke ontwikkeling.

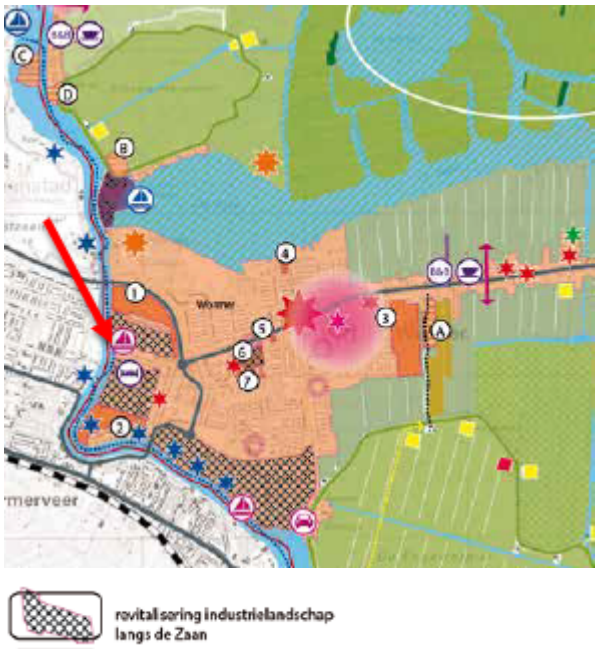
De overige regels hebben geen betrekking op de planontwikkeling. De Provinciale Ruimtelijke Verordening vormt daarom geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Wormerland

De structuurvisie van de gemeente Wormerland geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de periode tot 2025 weer. In 2011 heeft het gemeentebestuur van Wormerland besloten deze structuurvisie op te stellen. De ambities van de gemeente zijn integraal vertaald naar een visie op hoofdlijnen voor de te onderscheiden deelgebieden in de gemeente. Hiermee biedt de structuurvisie één integraal ruimtelijke kader voor de verschillende deelgebieden en dient daarmee verschillende doelen: het definiëren van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, het onderbouwen van programmatische keuzes, het bieden van een algemeen toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en het onderbouwen van bovenplanse kosten. Wormerland kan worden getypeerd als een relatief jonge gemeente met veel groen.

Wormer vormt de hoofdkern op het gebied van voorzieningen. De zware bedrijvigheid is met name gevestigd in de westelijke delen 'Eenhoorn' en 'Bruynvis' en langs de Zaan (ADM en Cargill). Het plangebied valt onder het industrielandschap langs de Zaan, waar revitalisering het streven is (zie figuur 3.1). De gemeente Wormerland ziet graag dat ruimtelijke ontwikkelingen tevens een kwalitatieve meerwaarde hebben voor de gehele gemeente. Te denken valt aan de realisatie van groen- en waterelementen, recreatieve paden, kunstwerken en bebording.



Figuur 3.1, Kaart structuurvisie Wormerland

Doorwerking plangebied
Het plangebied maakt onderdeel uit van het industrielandschap langs de Zaan. Zoals boven al is aangegeven wordt in het industriegebied langs de Zaan gestreefd naar revitalisatie. Met dit bestemmingsplan wordt een bestaand knelpunt in het gebied op een passende wijze opgelost. Met het verdwijnen van de woningen en de kantoorbestemming wordt de kans aangegrepen om het betreffende gedeelte van het plangebied opnieuw in te richten, zodat de overlast ter plaatse (geluid, trillingen) wordt verholpen. Daarnaast wordt de bedrijfsbestemming voorzien van groenelementen. Daarmee wordt een betere ruimtelijke overgang gecreëerd tussen de bedrijfsfunctie en de omliggende woningen. De ontwikkeling draagt daarmee enerzijds bij aan een aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat, biedt het bedrijf Cargill kleinschalige uitbreidingsruimte en zorgt voor een betere ruimtelijk-functionele overgang tussen de zware bedrijvigheid en het woongebied. Daarmee ligt het plan in lijn met de structuurvisie.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

Parkeren
De gemeente Wormerland heeft in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Wormerland (GVVP) haar parkeerbeleid opgenomen. Initiatieven worden aan het GVVP getoetst.

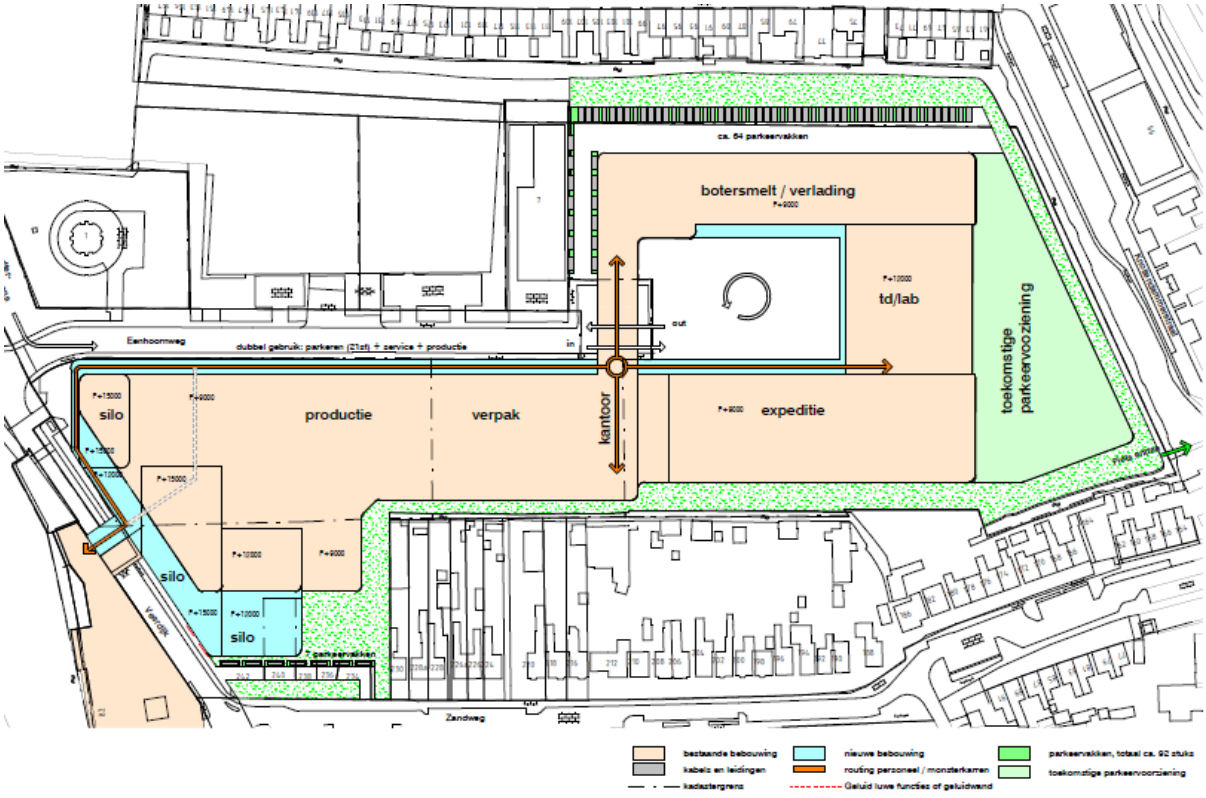
Het aantal parkeerplaatsen dat volgens de toepassing van de gemeentelijke parkeernormen nodig zou zijn voor een bedrijfsbestemming van circa 2.400 m² bvo, wat de netto toename aan bvo met het voorliggende plan is, bedraagt afgerond minimaal 51 en maximaal 63 parkeerplaatsen (categorie bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief, stedelijkheidsgraad matig stedelijk, rest bebouwde kom).

Het feitelijke gebruik van het terrein van Cargill laat zien dat de bedrijfsactiviteiten een veel lagere parkeerbehoefte genereren dan de gemeentelijke standaardnormen. Cargill heeft echter hoe dan ook voldoende ruimte om de totale toekomstige parkeerbehoefte te kunnen opvangen. Er zullen in de toekomstige situatie circa 207 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarvan bevinden zich circa 21 parkeerplaatsen (dubbelgebruik) aan de zuidelijke zijde van de Eenhoornweg en voor de overige parkeerplaatsen is ruimte beschikbaar op eigen terrein achter de bestaande fabriek van Cargill (buiten het plangebied, zie figuur 4.1).

Het parkeren aan de zijde van de Zandweg verdwijnt in de toekomstige situatie. Het parkeren wordt dus uit de woonomgeving gehaald. Aan de Zandweg komen in de groenstrook overigens wel enkele parkeerplaatsen voor de omwonenden.

Voor vrachtwagens wordt een bufferruimte, die plaats biedt aan 5 vrachtwagens, voorzien op de hoek Veerdijk-Eenhoornweg. Deze kunnen in voorkomende gevallen op piekmomenten worden benut.

Met betrekking tot het parkeren zijn geen belemmeringen te verwachten.



Figuur 4.1, parkeervoorzieningen in en nabij het plangebied in de toekomstige situatie

Verkeer
Het plan voorziet in een uitbreiding van het bruto vloeroppervlak van het bedrijf met ca. 2.375 m², afgerond 2.400 m². Op basis van de CROW-rekentool genereert een bedrijf met 2.400 m² aan bvo maximaal 185 verkeersbewegingen per etmaal (maatgevende openingsdag, maatgevende maand). Daar staat tegenover dat er 5 woningen en een kantoor zullen verdwijnen. Deze functies genereren samen gemiddeld 42 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betekent dat het aantal extra verkeersbewegingen toeneemt met circa 143 bewegingen per etmaal. Dit betreft een relatief geringe verkeerstoename.

In de huidige situatie wordt het verkeer afgewikkeld via de Zandweg. Deze verkeersbewegingen zullen geheel verdwijnen. In de toekomstige situatie zal het verkeer, evenals het huidige verkeer van en naar het bedrijf, via de Eenhoornweg en de Veerdijk worden afgewikkeld. Deze wegen beschikken over voldoende capaciteit om ook de beperkte hoeveelheid extra verkeersbewegingen te kunnen opvangen. Met betrekking tot de verkeersafwikkeling zijn daarom geen belemmeringen te verwachten. Het aantal verkeersbewegingen door de woonstraat Zandweg neemt af, hetgeen het leefklimaat en de verkeersveiligheid in deze straat ten goede komt.

4.2 Geluid

4.2.1 Toetsingskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (weg)verkeerslawaai, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden bij vaststelling of herziening van het bestemmingsplan. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

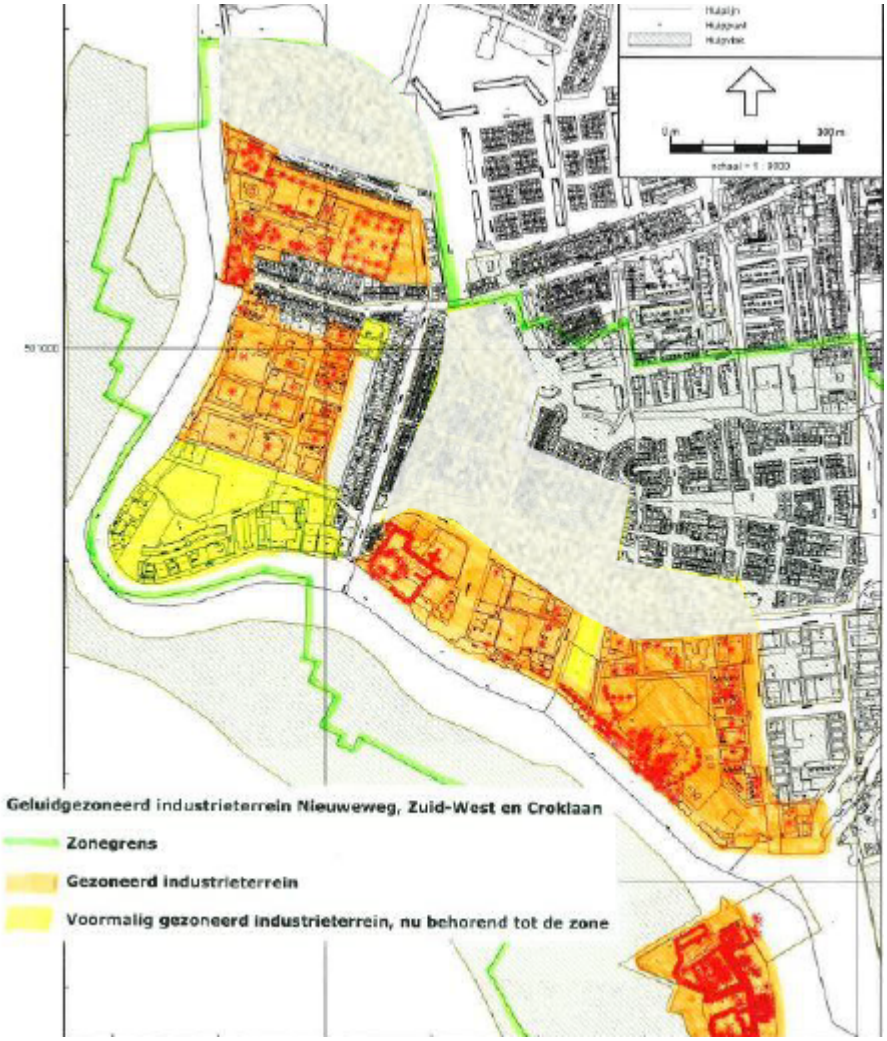
- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Verder zijn in de Wgh regels opgenomen met betrekking tot industrielawaai. Rondom een geluidzoneringsplichtig industrieterrein wordt een zone vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

4.2.2 Doorwerking plangebied

Bij onderhavig plan is geen sprake van de toevoeging van een geluidsgevoelige functie. Het aspect wegverkeerslawaai vormt daarom geen probleem voor onderhavig planvoornemen.

Het aspect industrielawaai is in het kader van dit plan daarentegen wel relevant. Het bedrijf Cargill maakt onderdeel uit van een gezoneerd industrieterrein (geluidzone 'industriegebieden Croklaan, Nieuweweg en Wormer Zuid-West'). De woningen in het plangebied en de overige woningen aan dit gedeelte van de Zandweg liggen binnen de geluidzone van dit industrieterrein, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2, geluidzone industrieterrein Nieuweweg, Zuid-West en Croklaan

Met het wegbestemmen van woningen binnen de geluidzone van het industrieterrein, waar de geluidbelasting vanwege het industrieterrein hoger dan 50 dB(A) is wordt een situatie, waarin geluidoverlast wordt ervaren, opgelost. Hoewel Cargill en de overige bedrijven op het gezoneerde industrieterrein voldoen aan de norm van 50 dB(A) aan de rand van de geluidzone, is de huidige situatie verre van optimaal. Het aspect industrielawaai is in het kader van milieuzonering nader onderzoek verricht, zie hierover uitgebreid paragraaf 4.4 en Bijlage 8.

De voorgenomen ontwikkeling is in akoestisch opzicht aanvaardbaar.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Toetsingskader

Hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

4.3.2 Doorwerking plangebied

Het aantal verkeersbewegingen neemt, op basis van de CROW-rekentool, met een aantal van maximaal 143 per etmaal toe (zie berekening paragraaf 4.1). Dit aantal is gebaseerd op een worst case scenario. De NIBM-tool (figuur 4.3) laat zien dat de luchtkwaliteit uitgaande van een worst case scenario niet in betekenende mate wordt aangetast met de voorgestane ontwikkeling en een luchtkwaliteitsonderzoek niet noodzakelijk is. Het aandeel vrachtverkeer is op 11,1% gesteld. Dit komt overeen met 16 vrachtwagenbewegingen per etmaal (8 extra vrachtwagens).

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	143
	Aandeel vrachtverkeer	11,1%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	**0,21**
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 4.3, NIBM-tool (Kenniscentrum InfoMil).

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden
Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype
Het begrip 'gemengd gebied' wordt in de VNG-brochure gebruikt om richtafstanden tussen een bedrijventerrein of bedrijfslocatie en een gebied met een variatie aan functies weer te geven. De VNG-brochure geeft de volgende definitie aan: “Een gebied met een matige tot sterke functiemenging." Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid. Daarnaast gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen.

4.4.2 Doorwerking plangebied

Het plangebied en haar omgeving behoren tot een gemengd gebied, gelet op de ligging direct aan een gezoneerd industrieterrein met relatief zware bedrijfsactiviteiten. De richtafstanden mogen daarom met één afstandsstap worden gereduceerd.

Het bedrijf Cargill wordt geschaard onder milieucategorie 5.1 (cacao- en chocoladefabriek, groter dan 2.000 m²), met een daarbij behorende richtafstand van 300 meter in gemengd gebied. In de huidige situatie is in het plangebied sprake van gevoelige functies, die ruim binnen de richtafstand liggen (ca. 12 meter). Deze worden met de bestemmingsplanherziening wegbestemd. Het bedrijf wordt op een deel van deze percelen uitgebreid. Zowel in de huidige als in de toekomstige liggen er tientallen woningen binnen de richtafstand tot het bedrijf.

Onderzoek milieuzonering
Om voorgaande redenen is onderzocht of de geplande uitbreiding van het bedrijf gevolgen heeft voor omliggende gevoelige functies. Concreet zijn er twee zaken onderzocht:

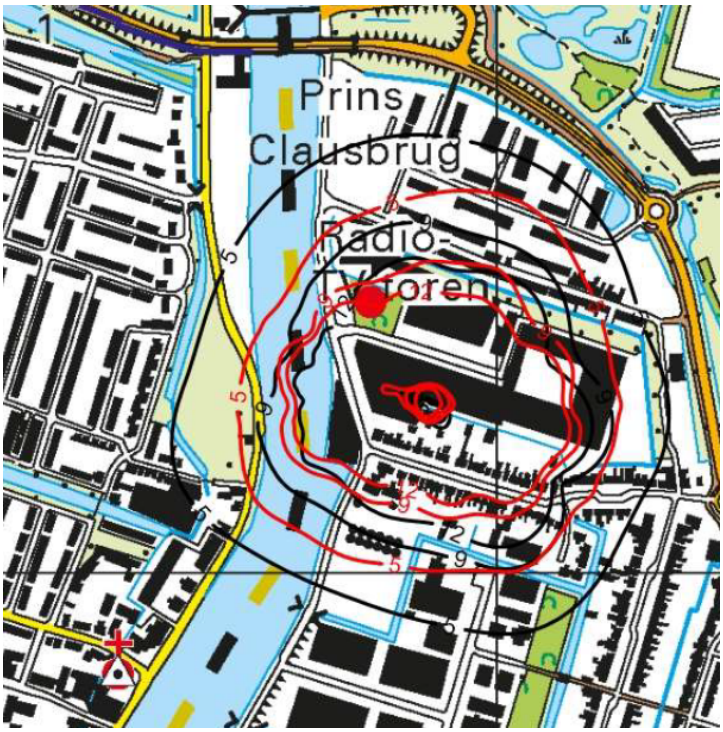
- worden de woningen binnen de huidige invloedssfeer (binnen de richtafstand) zwaarder belast?
- komen er nieuwe woningen binnen de invloedssfeer van het bedrijf?

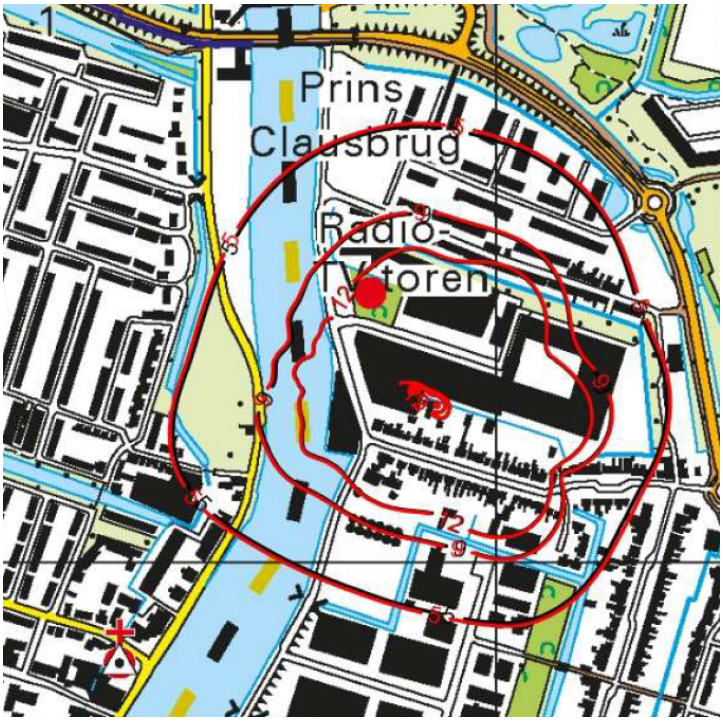
In Bijlage 6 zijn de onderzoeksopzet, uitgangspunten en resultaten beschreven. Navolgend worden deze samengevat. Maatgevende aspecten in het kader van milieuzonering voor het bedrijf zijn geluid en geur. Deze aspecten zijn derhalve nader onderzocht. Voorts wordt ook ingegaan op het onderdeel trillingen.

Geur

Het aspect geurhinder is in Bijlage 7 onderzocht. De geplande uitbreiding van Cargill is in het kader van geurhinder relevant, omdat er twee nieuwe geurbronnen worden voorzien. Daarnaast vinden er aanpassingen plaats aan een aantal bestaande geurbronnen. De uitbreiding van Cargill betekent een vergroting van de productiecapaciteit van het verwerken van cacao koek. De koek wordt aangevoerd met vrachtwagens, gelost, gebroken en opgeslagen in silo's. Vanuit de silo's wordt het verder verwerkt tot poeder. Deze activiteiten vinden allen reeds plaats in de inrichting.

In het onderzoek is de vergunde situatie vergeleken met de toekomstige situatie, waarbij het standstill beginsel als uitgangspunt wordt gehanteerd: de geurbelasting mag in de toekomstige situatie niet toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Concreet is op basis van de verspreidingsberekening een vergelijking gemaakt tussen de geurcontouren volgens de revisievergunning van 2007 en de toekomstige situatie, zoals met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. In figuur 4.4 is de vergelijking inzichtelijk gemaakt. De geurcontour is nagenoeg identiek en wordt met hooguit een lijndikte vergroot. Binnen deze nauwelijks waarneembare toename zijn geen nieuwe geurbelaste woningen gelegen. Om deze situatie zonder toename van geurbelasting te waarborgen is momenteel voorzien om de geurhoudende afgassen van de uitbreiding te verzamelen en vervolgens samen met de geurhoudende afgassen van de herverwerkingsafdeling via de bestaande schoorsteen van 24 meter hoog te lozen. Dit is een technisch zekere oplossing, waarmee het standstill-beginsel gewaarborgd is.





Figuur 4.4, vergunde geurcontouren, 98-percentiel in ou_E/Nm^3, 2007 (boven) en 2019 (onder)

Geconcludeerd wordt dat de geursituatie na uitbreiding van de productieactiviteiten te allen tijden binnen de vergunde geurbelasting blijft als de geurhoudende afgassen van de nieuwe productieactiviteiten op 24 meter boven maaiveld worden geëmitteerd via de schoorsteen van de herverwerkingsafdeling. De uitbreiding is derhalve realiseerbaar zonder toename van de geurbelasting ter plaatse van woningen.

Het aspect geurhinder vormt daarom geen belemmering voor het plan.

Geluid

Met betrekking tot het aspect geluid is een nader onderzoek uitgevoerd. Deze rapportage is in Bijlage 8 opgenomen. Het stappenplan Geluid uit de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' is gehanteerd in het onderzoek. Het bestaande rekenmodel voor het bedrijf (op basis van de vigerende vergunning Wet milieubeheer) is in het onderzoek aangevuld met de gebouwen en geluidbronnen behorend bij de uitbreiding. De geluidbijdrage in de bestaande en toekomstige situatie is bepaald aan de hand van een beoordelingspunt op de achtergevel van de woning Zandweg 230. Dit betreft na de planvorming de meest nabij gelegen woning. Voor deze woning is de uitbreiding het meest relevant. De afstand van het bedrijfsperceel tot deze woning bedraagt in de huidige situatie ca. 19 meter en in de toekomstige situatie ca. 8 meter. De afstand is in beide gevallen kleiner dan de richtafstand voor dit aspect (50 meter). Aan stap 1 van het stappenplan wordt derhalve niet voldaan.

In figuur 4.5 zijn de immissieniveaus weergegeven voor de vergunde situatie en de beoogde toekomstige situatie. Er wordt voldaan aan de vigerende geluidsvoorschriften. In de huidige en toekomstige situatie veroorzaakt het bedrijf vrijwel geen geluidspieken; de piekniveaus in de dag- en avondperiode zijn lager dan 60 dB(A) en in de nachtperiode zijn deze lager dan 55 dB(A). In de nieuwe silohal, die in het plangebied wordt opgericht, worden geluidspieken afdoende gedempt door de monolieten gevels. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden voor piekgeluiden.

Nr.	Immissiepunt	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			Etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
		dag	avond	nacht	Berekend (vergund)
002_A	Noordeinde vp D	46	46	46	56 (56)
003_A	Veerdijk vp C	47	46	45	55 (55)
003b_A	Noordeinde noord	40	40	40	50 (50)
004_A	Zandweg vp 70	47	47	47	57 (57)
005_A	Knollendammerstraat	44	42	42	52 (52)
006_A	Knollendammerstraat	45	44	42	52 (52)
007_A	Zandweg	43	43	42	52 (52)
Zp100_A	vigerende zonegrens	39	38	38	48 (48)

Nr.	Immissiepunt	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			Etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
		dag	avond	nacht	Berekend (vergund)
002_A	Noordeinde vp D	47	46	46	56 (56)
003_A	Veerdijk vp C	55	46	45	55 (55)
003b_A	Noordeinde noord	42	40	40	50 (50)
004_A	Zandweg vp 70	46	46	46	56 (57)
005_A	Knollendammerstraat	44	42	42	52 (52)
006_A	Knollendammerstraat	45	44	42	52 (52)
007_A	Zandweg	43	43	42	52 (52)
Zp100_A	vigerende zonegrens	39	38	38	48 (48)

Figuur 4.5, geluidimmissies in de vergunde situatie (boven) en de beoogde situatie (onder)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening, is de berekende geluidbelasting voor de meest nabij gelegen woningen in de actuele vergunde situatie en in de toekomstige situatie berekend (zie figuur 4.6). De bijdrage vanwege de uitbreiding, waarin dit bestemmingsplan voorziet, is maximaal 36 dB(A) etmaalwaarde, bij de woning Zandweg 230. Deze bijdrage is meer dan 20 dB lager dan de totale geluidbelasting bij deze woning. De uitbreiding draagt derhalve niet bij aan de geluidbelasting bij deze woning. De uitbreiding is in deze zin milieuneutraal. Omdat het langtijdgemiddelde geluidniveau voor de woning Zandweg 230 hoger is dan 55dB(A), wordt niet voldaan aan de stappen 2 en 3 van het stappenplan. Dit is niet anders dan in de huidige situatie.

Nr.	Woning	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde in dB(A)	
		Actueel vergund	beoogd
11	Noordeinde 66	54	54
12	Zandweg 240	56	--
13	Zandweg 230	58	58

Figuur 4.6, geluidbelasting meest nabij gelegen woningen in de vergunde en toekomstige situatie

Wanneer niet aan stap 3 van het stappenplan wordt voldaan, kan de hogere geluidbelasting uitsluitend worden toegestaan als de belasting zorgvuldig is onderzocht en deze wordt gemotiveerd. Cumulatie met de reeds aanwezige geluidbelasting moet daarbij worden betrokken. In dit geval wordt de toekomstige akoestische situatie acceptabel geacht om de volgende redenen:

- De geluidbijdrage waarin het voorliggende plan voorziet, bedraagt maximaal 36 dB(A) en is aanmerkelijk lager dan de totale geluidbelasting. De relatief hoge geluidbelasting wordt derhalve niet veroorzaakt door de geplande uitbreiding.
- De uitbreiding is akoestisch neutraal.
- De vigerende geluidsvoorschriften worden niet overschreden.
- In de toekomstige situatie zijn er minder woningen aan de Zandweg, die een hoge geluidbelasting ondervinden, omdat de woningen Zandweg 232-240 worden geamoveerd. De totale akoestische effecten van het bedrijf op omliggende functies worden derhalve gereduceerd.
- Er is een uitgebreid pakket aan akoestische maatregelen genomen om de geluidbelasting voor wat betreft de bestaande bedrijfssituatie in de omgeving te reduceren. Ook de nieuwe bebouwing wordt geluiddempend uitgevoerd. Er wordt voldaan aan het uitgangspunt van de Best Beschikbare Technieken.
- De maximaal optredende piekniveaus vormen geen knelpunt.

Gelet op het voorgaande is er in de toekomstige situatie sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Trillingen
De voorgenomen nieuwe activiteiten die zullen gaan plaatsvinden in de uitbreiding aan de zijde van de Zandweg, zijn identiek aan de reeds bestaande activiteiten. Uit de in het verleden uitgevoerde onderzoeken is vastgesteld dat deze activiteiten geen trillingen veroorzaken ter plaatse van de woningen Zandweg 232 tot en met 242. Het meest actuele onderzoek, uitgevoerd na aanpassing van de 15 silo's van de tempeerafdeling van Cargill, is opgenomen in Bijlage 9 en betreft gedurende zeven dagen uitgevoerde continumetingen. De grondfrequentie van de trilmotoren is niet waarneembaar in de woningen aan de Zandweg. Ook laagfrequent geluid is in het betreffende onderzoek gemeten. Dit geluid ligt op een aanvaardbaar peil.

In het akoestisch onderzoek (Bijlage 8) is het volgende vermeld: in de bestaande silohal heerst een equivalent geluidsniveau van 78 dB(A), met een aandeel laagfrequent geluid. De silo’s zullen trillingsgeïsoleerd van de constructie van het gebouw worden geïnstalleerd, vergelijkbaar met de opstelling in de huidige siloruimte en conform de trillingreducerende maatregelen die in het onderzoek in Bijlage 9 zijn beschreven. De afmetingen van de ruimte zijn 20x15 meter met een hoogte van 12 meter.

De thans voorgestane activiteiten zullen, mede het voorgaande in aanmerking genomen, geen verandering in deze situatie brengen. Er zal ook ten gevolge van de nieuwe activiteiten daarom geen onevenredige trillinghinder en/of laagfrequent geluidniveau bij de woningen worden veroorzaakt.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.
Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

4.5.2 QuickScan externe veiligheid

Op de risicokaart is te zien welke risicobronnen met gevaarlijke stoffen er in de directe nabijheid van het plangebied liggen. Op figuur 4.4 is te zien dat er geen risicobronnen in de buurt van het bouwvlak liggen. De dichtstbijzijnde risicobron is een buisleiding, die op circa 1250 meter afstand ligt. Het plangebied ligt niet binnen de risicocontouren of het invloedsgebied van risicobronnen. Met het plan zelf wordt geen risicobron mogelijk gemaakt.

Aanvullend is van belang dat binnen het plangebied een gasdrukmeet- en regelstation is gesitueerd, welke niet op de risicokaart is aangegeven. Conorm artikel 3.12 van het Activiteitenbesluit geldt een veiligheidszone van 4 meter voor beperkte kwetsbare objecten en van 15 meter voor kwetsbare objecten. Binnen deze veiligheidszones zijn in de huidige noch de toekomstige situatie (beperkt) kwetsbare objecten gesitueerd. De veiligheidszone wordt ter planologische borging op de verbeelding van het plan opgenomen.

Figuur 4.4, risicokaart (www.risicokaart.nl).

4.5.3 Doorwerking plangebied

Het plangebied ondervindt geen hinder van de omliggende risicobronnen en andersom is dit ook niet het geval. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.6 Natuurbescherming

4.6.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omtrent houtopstanden is de voormalige nationale Boswet eveneens in de Wet natuurbescherming opgenomen. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

4.6.2 Doorwerking plangebied

Met de voorgenomen planontwikkeling worden de bestaande woningen en bijgebouwen in het plangebied aan de Zandweg gesloopt en wordt de functie gewijzigd van wonen naar bedrijfsmatige activiteiten en groenvoorzieningen. Deze planontwikkeling kan gevolgen hebben voor beschermde gebieden of soorten. Daarom is door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (quickscan) een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. De rapportage is als Bijlage 1 opgenomen bij de toelichting. Hierna worden de onderzoeksresultaten besproken.

Aan de noord- en westkant wordt een uitbreiding van de bestaande bedrijfsgebouwen voorzien. Deze vindt plaats ter plaatse van de bestaande verharding en er behoeft geen bebouwing te worden gesloopt, waardoor redelijkerwijs kan worden uitgesloten dat dit deel van de planontwikkeling tot negatieve effecten op beschermde soorten leidt.

Gebiedsbescherming
Het plangebied ligt op ca. 800 meter afstand van het Natura 2000-gebied "Polder Westzaan" en ca. 1 kilometer van het gebied "Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder". Niet uitgesloten is, dat het planvoornemen tot een (significante) toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal leiden. Een toename van stikstofdepositie kan worden veroorzaakt door de toename van het vrachtwagentransport. Daarom is een AERIUS-berekening noodzakelijk. In de uitgevoerde AERIUS-berekening (Bijlage 3) is een verschilberekening gemaakt, waarin de referentiesituatie (2013) is vergeleken met de toekomstige situatie. Hieruit blijkt dat de voorgenomen activiteiten van Cargill B.V. geen depositieresultaten opleveren van boven 0,00 mol N/ha/j.

Er is tevens een AERIUS-berekening uitgevoerd voor het slopen van de woningen aan de Zandweg (Bijlage 4). Uit deze berekening blijkt dat ook het slopen van de woningen geen depositieresultaten oplevert boven 0,00 mol N/ha/j. Hiermee is het planvoornemen vergunbaar, er is geen sprake van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is niet gelegen binnen het NNN. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN ligt ongeveer 360 meter ten noorden van het plangebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities nagenoeg gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet zullen worden aangetast. Daarbij heeft het NNN, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen 'externe werking' die een toets van gebruik aangrenzend aan het natuurgebied verplicht stelt. Ten aanzien van het NNN is er geen sprake van belemmeringen.

Soortenbescherming
Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen:

- Ten aanzien van huismus, gierzwaluw en vleermuizen dient nader protocollair onderzoek de functie van de woningen voor deze soorten te bepalen. Bij aanwezigheid dient een ontheffing te worden aangevraagd.
- Ten aanzien van broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten dient, om overtreding op voorhand te voorkomen, het verwijderen van opgaand groen en de sloop van de woningen buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten.
- Ten behoeve van (incidenteel) aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

Met inachtneming van de voorgaande is vervolgonderzoek gedaan naar de functie van het plangebied

voor vleermuizen, gierzwaluw en huismus. Deze rapportage is als Bijlage 2 opgenomen. Uit het nader onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen vaste rust- en verblijfplaatsen voor huismussen en gierzwaluwen aanwezig zijn binnen het plangebied. Binnen het plangebied is geen sprake van een zomerverblijf, kraamplaats, paarverblijf, winterverblijf, essentieel foerageergebied of essentiële vliegroute voor vleermuizen. Negatieve effecten door de fysieke ingrepen op huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen zijn niet aan de orde. Het plan leidt niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming voor wat betreft huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen.

4.7 Bodem

4.7.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Derhalve is een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen noodzakelijk voor de gronden waar een functiewijziging plaatsvindt (percelen aan de Zandweg).

4.7.2 Onderzoek

In opdracht van BRO heeft Aeres Milieu B.V. een verkennend bodemonderzoek (15 maart 2018) uitgevoerd ter plaatse van de percelen aan de Zandweg. Met het verkennend bodemonderzoek moet worden vastgesteld wat de actuele bodemkwaliteit ter plaatse is. In de toelichting staan de conclusies van het verkennend bodemonderzoek. Het gehele rapport is te lezen in Bijlage 5.

Er is een asbestonderzoek uitgevoerd, de grond van de onderzoekslocatie is asbestvrij. Tijdens de maaiveldinspectie zijn op het maaiveld en op de zichtbare zijden van de bebouwing geen asbestverdachte materialen waargenomen. Behoudens enkele baksteenresten zijn in het uitkomende bodemmateriaal geen bijzonderheden waargenomen.

De bovengrond van de bodem is wel licht verhoogd met zware metalen en PAK. Daarnaast blijkt dat de grond nabij de Zandweg 242 (boorpunt 5) sterk verontreinigd is met koper en zink. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehaltes aan enkele zware metalen, PAK en minerale olie, een matig verhoogd gehalte aan koper en een sterk verhoogd gehalte aan barium, koper en zink vastgesteld. Het freatisch grondwater is licht verhoogd met barium en naftaleen.

Bij toekomstige ingrepen in de bodem of nieuwbouw is het nodig nader bodemonderzoek te doen in het gebied nabij de Zandweg 242 (boorpunt 5) en in de ondergrond middels een kleiner boorgrid.

4.7.3 Doorwerking plangebied

De bovengrond is maximaal licht verhoogd met enkele zware metalen. Het gebied nabij Zandweg 242 is sterk verontreinigd met koper en zink. Ook de ondergrond is matig tot sterk verhoogd met enkele zware metalen. Wanneer overgegaan wordt tot grondwerkzaamheden of nieuwbouw is het nodig vervolgonderzoek te doen in het gebied nabij de Zandweg 242 (boorpunt 5) en in de ondergrond. Omdat het nu nog de aankoop van de percelen betreft en gezien de bodemkwaliteitskaart kan uitsplitsing in deze fase nog achterwege gelaten worden. Op de bodemkwaliteitskaart is de boven- en ondergrond ter plaatse namelijk ingedeeld als Wonen B en klasse Industrie (met heterogeen overschrijdingen van de interventiewaarde).

4.8 Water

4.8.1 Toetsingskader

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Waterprogramma 2016-2021
Het waterprogramma betreft één plan met een reeks aan maatregelen, activiteiten, prioriteiten en samenwerkingsplannen van het Hoogheemraadschap voor de periode 2016-2021.

In het Waterprogramma 2016 – 2021 wordt antwoord gegeven op de vragen:

- Hoe wordt in de toekomst gezorgd voor veilige dijken, droge voeten en voldoende schoon en gezond water in Hollands Noorderkwartier?
- Welke benadering wordt daarvoor gekozen?
- En welke kosten en inzet gaan daarmee gepaard?

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) presenteert in het Waterprogramma het beleid, de maatregelen, de programma's en de projecten die ze in de periode 2016 – 2021 gaan uitvoeren. Het Hoogheemraadschap bouwt voort op de regionale Deltavisie en verankert de landelijke Deltabeslissingen. Met dit Waterprogramma wordt richting gegeven aan het waterbeheer tussen 2016 en 2021. Dat is nodig, want de klimaatverandering en de veranderende maatschappij dwingen tot aanscherping en heroverweging van keuzes. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Veranderende patronen in communicatie en participatie in de maatschappij vragen grotere betrokkenheid en intensievere dialoog met de partners en belanghebbenden. Bovendien zijn er steeds meer partijen betrokken bij het waterbeheer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk.

Keur 2016
De keur bevat regels voor het beheer, gebruik en onderhoud van waterstaatswerken, zoals waterkeringen en watergangen. De regels hebben tot doel watersystemen in stand te houden en waterstaatswerken goed te laten functioneren. Daarvoor zijn in de keur verplichtingen en verbodsbepalingen opgenomen. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzingen van het waterstaatswerk en de beschermingszone bepaalde handelingen verboden. Voor geplande werkzaamheden die plaats vinden binnen deze zones moet vooraf contact gezocht worden met het hoogheemraadschap. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden moet een watervergunning worden aangevraagd.

4.8.2 Hemel- en oppervlaktewater & riolering

Hemel- en oppervlaktewater
Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft beleidsregels opgesteld voor compensatie bij toename aan verharding. Bij minder dan 800 m² aan extra verharding is geen compensatie nodig. Het HHNK verplicht bij een toename van 800-2.000 m² aan verharding 10% compensatie. Van het totaal aan extra oppervlak verharding dat wordt toegevoegd moet 10% van dit deel gecompenseerd worden met extra oppervlak aan water. Bij meer dan 2.000 m² aan extra verharding moet het aantal m² aan compensatie door het HHNK worden berekend (maatwerkberekening).

Het plan voorziet in een uitbreiding van het bestemmingsvlak van het bedrijf met ca. 4.300 m², waarvan ca. 2.375 m² het bouwvlak met nieuwe bebouwing betreft.

In de huidige situatie is een groot deel van de betreffende gronden, uitgezonderd delen van de tuinen bij de woonpercelen aan de Zandweg, reeds verhard. In de nieuwe situatie neemt het aantal m² verharding door het verdwijnen van de 5 woningen en kantoorbestemming dan ook slechts beperkt toe. De compensatiedrempel van 800 m² wordt naar verwachting niet overschreden. Op basis van de beleidsregels van het HHNK is compensatie dan ook niet nodig.

Riolering
De riolering kan, indien aan de orde, worden aangesloten op de riolering van de overige woningen en bedrijven in het gebied. Uitsluitend afvalwater (vuilwater) wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

4.8.3 Doorwerking plangebied

Het plan voldoet aan de eisen die gesteld worden aan de waterhuishouding. Het aspect water vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van onderhavig plan.

Opgemerkt wordt dat het plangebied binnen de beschermingszone van een waterkering ligt. Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen van nieuwe bebouwing wordt verleend, dient daarom advies bij beheerder van de waterkering te worden ingewonnen. Dit is in de planregels geborgd.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Toetsingskader

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

4.9.2 Archeologie

Op de Archeologiekaart van Zaanstad ligt de locatie in een 'lege' (witte) zone. Het plangebied ligt volgens het bestemmingsplan 'Woonkern Wormer en Lint' binnen de dubbelbestemming Waarde – archeologie 2. Ter plaatse is archeologisch onderzoek nodig bij bodemingrepen groter dan 10.000 m^2 met een verstoring dieper dan 50 cm –mv. Het plangebied is aanzienlijk kleiner, waardoor het uitvoeren van archeologisch onderzoek niet nodig is. Het plandeel dat binnen het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen' gelegen is, kent geen archeologische dubbelbestemming met uitzondering van de gronden ter plaatse van de Veerdijk. Binnen deze zone wordt uitsluitend een verbinding tussen de bedrijfsgebouwen opgericht, waarbij derhalve geen bodemingrepen plaatsvinden. Conform dit bestemmingsplan is een onderzoek dus evenmin noodzakelijk. Deze dubbelbestemming is op de verbeelding gehandhaafd.

4.9.3 Cultuurhistorie

De gemeente Wormerland heeft geen algeheel beleid voor cultuurhistorie. Voor cultuurhistorie geldt dat de Zaanoever conform de provinciale cultuurhistorische waardekaart wordt aangemerkt als een structuur met "hoge waarde". Langs de beide oevers van de Zaan hebben vanaf ongeveer 1500 tot heden allerlei industriële activiteiten plaatsgevonden. Goed herkenbaar is de samenhang met de oude achterliggende verkavelingsstructuur, die haaks op de Zaan staat.

In plaats van de woningen komt een bedrijfs- en groenbestemming. Al sinds 1500 is het gebied langs de Zaanoever een plek voor industriële activiteiten. De bewoners ter plaatse ondervinden overlast van de bedrijfsactiviteiten van Cargill. Met de nieuwe bedrijfsbestemming wordt een betere invulling gevonden voor deze locatie en de ervaren overlast verholpen. De nieuwe bebouwing is voorts in lijn met de bestaande bebouwing. Het contrast tussen de industriële bebouwingslijn langs de Zaan en de achterliggende verkavelingsstructuur blijft duidelijk zichtbaar en wordt gerespecteerd.

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.10 M.E.R.-plicht

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Doorwerking plangebied
De realisatie van een bedrijfsfunctie wordt in het Besluit milieueffectrapportage genoemd, die van een groenfunctie niet. Het project blijft ruimschoots onder de drempelwaarde van 200.000 m^2 aan bedrijfsvloeroppervlakte (D11.2). De netto toevoeging bedraagt circa 2.400 m^2. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de bedrijfsfunctie aan de Zandweg ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.. Er is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Dit betekent dat voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure gaat, het college van burgemeester en wethouders aan de hand van een aanmeldingsnotitie moet beoordelen en besluiten of een milieueffectrapport moet worden opgesteld, e.e.a. conform paragraaf 7.6 Wet milieubeheer.

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet de gemeente beoordelen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

Er is een aanmeldingsnotitie opgesteld, welke als Bijlage 10 is opgenomen. Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r., kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

zijn de effecten op het milieu gering te noemen. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze invloed is in het onderhavige geval niet zodanig dat normen worden overschreden en/of dat er van onevenredige toename van bepaalde negatieve effecten sprake is. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn naar aard en omvang dusdanig beperkt, dat deze effecten geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Daarom is aanbevolen om te besluiten dat er geen milieueffectrapportage is vereist in het kader van de voorliggende bestemmingsplanherziening. Op basis van de aanmeldnotitie is hiertoe een separaat besluit genomen.

Conclusie
Er is sprake van een vormvrije m.e.r.-plicht. Op basis van de opgestelde aanmeldingsnotitie is een separaat besluit genomen omtrent het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Besloten is om geen milieueffectrapportage op te stellen, gelet op de beperkte potentiële milieu-effecten van het plan.

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

5.1 Plansystematiek

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend plan, dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, waarbij de regels de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het bestemmingsplan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moeten worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgeschreven wijze digitaal en analoog beschikbaar gesteld.

Opzet van de verbeelding en regels
Dit bestemmingsplan is opgesteld op basis van een concreet planvoornemen. Met het bestemmingsplan worden de huidige woonpercelen en één kantoorbestemming in het plangebied wegbestemd. In plaats daarvan worden de gronden gedeeltelijk bestemd voor bedrijfsdoeleinden behorende bij het naastgelegen bedrijf van Cargill en gedeeltelijk voor groenvoorzieningen, die als buffer tussen het bedrijfsperceel en de resterende woningen fungeert. De bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn ook afgestemd op de mogelijkheden en beperkingen die vanuit milieuzoneringsaspect voor de gronden gelden. Zodoende wordt voldoende afstand tot omliggende functies in acht genomen.

Inhoudelijk en qua systematiek sluiten de opgenomen bouw- en gebruiksregels zoveel mogelijk aan op het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerreinen', dat momenteel nog in voorbereiding is. Op deze manier wordt een zoveel mogelijk uniforme systematiek van de bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen binnen de gemeente nagestreefd.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: inleidende regels
Dit hoofdstuk bestaat uit de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van diverse in het bestemmingsplan gebruikte begrippen/termen. De begripsbepalingen zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Artikel 2 bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlakten, percentages, hoogte, diepte, breedte en dergelijke. Hiermee kan op een eenduidige manier toepassing worden gegeven aan de regels.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen opgenomen (enkel- en dubbelbestemmingen). De opbouw van de bestemmingen is als volgt (met dien verstande dat een specifieke bestemming niet alle genoemde elementen hoeft te bevatten):

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheid.

In par. 5.2 worden de in het plan opgenomen bestemmingen per bestemming nader beschreven.

Hoofdstuk 3: algemene regels
Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben. Deze bestaan uit de volgende onderdelen.

Anti-dubbeltelregel
Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels
In dit artikel zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en maatvoeringen ingeval van strijdigheid met de nieuwe bestemmingsregels.

Algemene gebruiksregels
In dit artikel is opgenomen welke vormen van gebruik in ieder geval als strijdig gebruik worden beschouwd. Daarnaast is een regeling met betrekking tot het parkeren en het laden en lossen opgenomen.

Algemene aanduidingsregels
In dit artikel zijn aanvullende regels gesteld, die gelden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - gasdrukmeet- en regelstation' rondom de betreffende nutsvoorziening aan de rand van het plangebied. Binnen (een gedeelte van) deze zone mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden opgericht.

Algemene afwijkingsregels
Dit artikel geeft het bevoegd gezag de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van een aantal kleine afwijkingen. De voorwaarden voor het toepassen van deze bevoegdheid zijn eveneens opgenomen.

Algemene wijzigingsregels
Burgemeester en wethouders kunnen met toepassing van dit artikel het plan wijzigen ten behoeve van geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen onder de in het artikel opgenomen voorwaarden.

Overige regels
Dit artikel geeft aan welke onderdelen van de gemeentelijke Bouwverordening met betrekking tot stedenbouwkundige aspecten van toepassing zijn.

Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels
Dit hoofdstuk bevat het voor elk bestemmingsplan verplichte overgangsrecht voor bouwen en gebruik en de slotregel met daarin de citeertitel van de planregels.

5.2 Toelichting op de bestemmingen

In het bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Bedrijventerrein
Het grootste deel van de gronden in het plangebied wordt bestemd als 'Bedrijventerrein'. Deze gronden gaan behoren bij het bedrijfsterrein van Cargill en zijn daarom voorzien van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - cacaofabriek'. De gronden zijn bestemd voor een cacaofabriek in milieucategorie 5.1. Ook zijn onder meer kantoorvoorzieningen toegestaan. Verder zijn bijbehorende voorzieningen toegestaan zoals wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen e.d. Aan de rand van het plangebied is een gasdrukmeet- en regelstation aanwezig. Gezien de ruimtelijke impact van deze nutsvoorziening, is voor dit station de aanduiding 'nutsvoorziening' opgenomen. Daarmee is deze voorziening planologisch geregeld.

Een groot deel van het bestemmingsvlak is voorzien van een bouwvlak, waarbinnen bedrijfsgebouwen mogen worden opgericht. De maximale bouwhoogte is in zones op de verbeelding aangegeven en bedraagt maximaal 12 of 15 meter. Buiten het bouwvlak zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Er is een specifieke aanduiding voor de onderdoorgang opgenomen, zodat gewaarborgd is dat de verkeersfunctie gehandhaafd blijft.

Groen
Een gedeelte van de gronden ter plaatse van de huidige woonpercelen aan de Zandweg, wordt bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. De gronden zijn bestemd voor onder meer groenvoorzieningen, bermen en beplanting, water/waterhuishoudkundige voorzieningen, parkeer- en speelvoorzieningen. De inrichting van het gebied zal, mede in overleg met de omwonenden nader worden ingevuld.

Waarde - Archeologische verwachting
Conform het gemeentelijk archeologisch beleid is in een deel van het plangebied een archeologische verwachtingswaarde aanwezig (ter plaatse van de Veerdijk). Hier is de vigerende archeologische dubbelbestemming gehandhaafd.

Waterstaat - Waterkering
Een deel van het plangebied ligt binnen de beschermingszone van een waterkering. Voor deze gronden is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen. Aan het bouwen op deze gronden zijn voorwaarden verbonden.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Wormerland zal de woonpercelen (en één kantoorbestemming) in het plangebied aankopen en vervolgens na het doorlopen van de onderhavige planherziening de betrokken percelen doorverkopen aan Cargill. Beide partijen beschikken over voldoende middelen om het plan te kunnen realiseren. Een exploitatieplan is niet aan de orde gezien de aankoop van de gronden door de gemeente. De kosten voor de planherziening worden verdisconteerd in de verkoopprijs. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg

Er vond bij de voorbereiding van het bestemmingsplan meermaals overleg met de omgeving plaats. Daarnaast worden omwonenden betrokken bij de inrichting van de gronden met de bestemming 'Groen'.

Procedure
De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vond plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode kon een ieder zijn zienswijzen kenbaar maken tegen het plan.

Er zijn drie zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn samengevat en voorzien van een reactie van de gemeente in de als 11 opgenomen Nota van Zienswijzen. De zienswijzen hebben gedeeltelijk aanleiding gegeven tot aanpassing van de regels, verbeelding en toelichting van het bestemmingsplan.

Het plan zal daarna met inachtneming van deze wijzigingen ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Beroep
Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

Regels

Zandweg 232-242

Inhoudsopgave

Regels 3

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 4

Artikel 1 Begrippen 4
Artikel 2 Wijze van meten 7

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 8

Artikel 3 Bedrijventerrein 8
Artikel 4 Groen 9
Artikel 5 Waarde - Archeologische verwachting 10
Artikel 6 Waterstaat - Waterkering 12

Hoofdstuk 3 Algemene regels 14

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel 14
Artikel 8 Algemene bouwregels 15
Artikel 9 Algemene gebruiksregels 16
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels 17
Artikel 11 Algemene afwijkingsregels 18
Artikel 12 Algemene wijzigingsregels 19
Artikel 13 Overige regels 20

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 21

Artikel 14 Overgangsrecht 21
Artikel 15 Slotregel 22

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan

het bestemmingsplan Zandweg 232-242 met identificatienummer NL.IMRO.0880.BP80717-0401 van de gemeente Wormerland;

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de behorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 aanduidingsvlak

een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding, begrensd door een aanduidingsgrens;

1.6 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.7 bedrijfsgebouw

een gebouw, dat naar aard en inrichting dient voor de uitoefening van een bedrijf;

1.8 beperkt kwetsbare objecten

objecten zoals benoemd in artikel 1, sub b van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);

1.9 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.12 bestaand(e)

a. voor een bouwwerk: een bouwwerk dat bestaat op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van het plan dan wel gebouwd kan worden gebouwd krachtens een vóór dat tijdstip verleende dan wel aangevraagde omgevingsvergunning voor het bouwen;
b. voor gebruik: een gebruik dat bestaat op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;

1.13 bouwgrens

een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bouwvlak;

1.14 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.15 bouwperceelgrens

een grens van een bouwperceel;

1.16 bouwvlak

een op de verbeelding aangegeven vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegelaten;

1.17 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond bedoeld om ter plaatse te functioneren;

1.18 detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.19 erotisch getinte vermaaksfunctie

een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal;

1.20 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.21 gebruik(-en)

het doen gebruiken, laten gebruiken en in gebruik geven;

1.22 kantoor

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi)overheidsinstellingen, het bankwezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen;

1.23 kwetsbare objecten

objecten zoals benoemd in artikel 1, sub l van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);

1.24 peil

a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

1.25 prostitutie

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

1.26 seksinrichting

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.27 uitvoer(-en)

het doen uitvoeren, laten uitvoeren en in uitvoering geven;

1.28 voorgevel

de naar de weg gekeerde gevel van een gebouw of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg gekeerde gevel, de gevel die op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het plan kennelijk als zodanig diende te worden aangemerkt;

1.29 waterpeil

de hoogte (het niveau) van de waterspiegel gemeten naar NAP op het moment van aanvraag van de vergunning, afwijking of bestemmingswijziging. Dit kan betrekking hebben op zowel oppervlaktewater als grondwater.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.2 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of een bouwwerk, geen gebouw zijnde met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen, makelaars en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.3 oppervlakte van een bouwwerk

a. tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, nederwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
b. bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken en daarmee naar aard en omvang gelijk te stellen bouwonderdelen, buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.
c. bij de toepassing van deze voorschriften wordt gemeten tot of vanuit het hart van een lijn op de analoge kaart en op de schaal waarin het plan is vastgesteld.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - cacaofabriek' uitsluitend een cacaofabriek van milieucategorie 5.1 is toegestaan;
b. in aanvulling op het bepaalde onder a is tevens toegestaan:
    1. detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit in ter plaatse vervaardigde goederen;
    2. opslag;
    3. kantoorruimte behorende bij een bedrijf tot 50% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte met een maximum van 2.000 m²;
c. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening', tevens voor een gasdrukmeet- en regelstation;

met bijbehorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bedrijfsgebouwen

Bedrijfsgebouwen voldoen aan de volgende kenmerken:

a. gebouwd binnen het bouwvlak;
b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' is ten hoogste de aangegeven maximale bouwhoogte toegestaan;
c. het bouwvlak mag volledig worden bebouwd;
d. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' dient een onderdoorgang met een minimale hoogte van 3 meter ten opzichte van het peil aanwezig te zijn.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van bedrijfsinstallaties en lichtmasten mag niet meer bedragen dan 8 m;
b. de bouwhoogte van silo's mag niet meer bedragen dan 15 m;
c. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 4 m;
d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen 2 m.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met de bestemming wordt in ieder geval begrepen:

a. een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
b. een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een installatie voor het reduceren van aardgasdruk, meten en regelen van aardgashoeveelheid of aardgaskwaliteit als daarbij ten opzichte van buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten, de veiligheidsafstanden niet in acht kunnen worden genomen (art. 3.12 Activiteitenbesluit).

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, bermen en beplanting;
b. paden, speelvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
c. voorzieningen ten behoeve van openbaar nut;
d. parkeervoorzieningen;

met bijbehorende bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen en verhardingen, met inachtneming van de keur van het waterschap, en onbebouwde gronden.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Gebouwen mogen niet worden gebouwd.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van lichtmasten mag niet meer bedragen dan 6 m;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 3 m.

Artikel 5 Waarde - Archeologische verwachting

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, ook bestemd voor de bescherming van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden.

5.2 Bouwregels

Op de in artikel 5.1 bedoelde gronden mogen, in afwijking van het bepaalde in deze regels geen nieuwe gebouwen worden gebouwd met een oppervlakte van meer dan 100 m² of de oppervlakte van bestaande gebouwen niet worden vergroot met een oppervlakte van meer dan 100 m², indien de ontgravingdiepte groter is dan 80 centimeter.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 5.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de archeologische waarden van het gebied.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.4.1 Omgevingsvergunningplichtige werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in artikel 5.1 bedoelde gronden de volgende andere-werken uit te voeren indien de ontgravingdiepte groter is dan 80 centimeter:

a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
b. het aanleggen, verbreden en verharden van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen en het aanbrengen van drainage;
d. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen van gronden en het rooien van bos of andere houtgewassen waarbij de stobben worden verwijderd;
f. het scheuren van grasland.

5.4.2 Weigering

Een omgevingsvergunning mag alleen en moet worden geweigerd, indien door het uitvoeren van het ander-werk dan wel door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van het gebied en hieraan door het stellen van voorwaarden niet of onvoldoende kan worden tegemoet gekomen.

5.4.3 Uitzondering

Geen omgevingsvergunning is nodig voor:

a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen, mits de gronden niet dieper dan 0,5 m worden geroerd;

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde die op het moment van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde dan wel verleende vergunning;
c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde als onderdeel van een ingreep in de bodem met een oppervlakte van maximaal 500 m²;
d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde waarvoor een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1988 nodig is.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen voor het verwijderen van de bestemming 'Waarde - Archeologische verwachting', indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat dit mogelijk is.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering, met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag alleen ten behoeve van deze bestemming worden gebouwd.

6.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

a. gebouwen zijn niet toegestaan.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:
b. De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 m bedragen.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 6.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits advies is verkregen van de beheerder van de waterkering.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Omgevingsvergunningplichtige werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in artikel 6.1 bedoelde gronden de volgende andere werken uit te voeren:

a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
b. het aanleggen, verbreden en verharden van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
d. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen.

6.4.2 Advies beheerder waterkering

Een omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden wordt niet eerder verleend dan nadat advies is verkregen van de beheerder van de waterkering.

6.4.3 Uitzonderingen

Geen omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is nodig voor:

a. andere-werken die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
b. andere-werken die op het moment van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde dan wel verleende vergunning.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond welke eenmaal is betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning en waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, kan geen deel uitmaken bij de beoordeling van latere bouwplannen.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Bestaande afstanden en andere maten

In die gevallen dat de goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud en/of de afstand tot enige op de verbeelding aangegeven lijn van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Wabo tot stand zijn gekomen, op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van het plan minder dan wel meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 is voorgeschreven respectievelijk toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud en/of afstand in afwijking daarvan als minimaal respectievelijk maximaal toegestaan.

8.2 Bebouwingspercentage

In die gevallen dat een bebouwingspercentage, dat in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet tot stand is gekomen, op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van het plan meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, geldt dat bebouwingspercentage in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

8.3 Ondergrondse bouwwerken

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, de volgende regels:

a. ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;
b. het oppervlak aan ondergrondse bouwwerken mag niet meer bedragen dan het toegestane oppervlak aan bouwwerken boven peil vermeerderd met 15 m²;
c. de ondergrondse bouwdiepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 meter onder peil.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Verbod

Het is verboden de in het plan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in het plan aan de grond gegeven bestemming(en).

9.2 Strijdig gebruik

Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 9.1 wordt in elk geval verstaan:

a. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
b. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
c. een gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting dan wel ten behoeve van prostitutie;
d. een gebruik van gronden en bouwwerken voor opslag en verkoop van vuurwerk.

9.3 Parkeren

a. Onverminderd het bepaalde in de overige artikelen van deze regels mag het gebruik van een gebouw of van een onbebouwd terrein uitsluitend worden gewijzigd, indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort, voorzien wordt in voldoende parkeerruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van motorvoertuigen, overeenkomstig de in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan opgenomen parkeernormen.
b. De onder a bedoelde ruimten voor het parkeren van personenauto's moeten afmetingen hebben die afgestemd zijn op gangbare personenauto's.

9.4 Laden en lossen

Indien de bestemming van een bouwwerk aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen mag dit onverminderd het bepaalde in de overige artikelen van deze regels uitsluitend worden gewijzigd, indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort, voorzien wordt in voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen.

9.5 Afwijken van de gebruiksregels

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

c. het bepaalde in artikel 9.3 en 9.4 voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
d. het bepaalde in artikel 9.3 en 9.4 voor zover het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Veiligheidszone - gasdrukmeet- en regelstation

Ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - gasdrukmeet- en regelstation' gelden de volgende regels:

a. het oprichten van kwetsbare objecten is niet toegestaan;
b. het oprichten van beperkt kwetsbare objecten binnen een afstand van minder dan 4 meter tot de aanduidingsgrens 'nutsvoorziening' is niet toegestaan.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

11.1 Algemeen

Het bevoegd gezag kan afwijken van:

a. in het plan genoemde goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen, waarbij een overschrijding is toegestaan tot maximaal 10% van de goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen;
b. de regels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden tot maximaal 2,5 m, en deze noodzakelijk is in verband met de uitmeting van het terrein of uit een oogpunt van doelmatig gebruik van de gronden en/of de bebouwing;
c. de regels en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten wordt vergroot tot maximaal 40 m;
d. de regels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;

met inachtneming van de volgende voorwaarden:

1. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
2. het stedenbouwkundig straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.

11.2 Opslag en verkoop consumentenvuurwerk

Het bevoegd kan afwijken van het bepaalde in 9.2 onder d voor:

a. vestiging van een nieuw bedrijf waar opslag en verkoop van consumentenvuurwerk plaatsvindt, mits er sprake is van één bufferbewaarplaats en/of een opslagcapaciteit van maximaal 2.000 kg;
b. uitbreiding van een bestaand bedrijf waar opslag en verkoop van consumentenvuurwerk plaatsvindt, mits er sprake is van één bufferbewaarplaats en/of een opslagcapaciteit van maximaal 2.000 kg.

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

12.1 Algemeen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van:

a. overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijding mag echter niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
b. overschrijding van bestemmingsgrenzen en toestaan dat het beloop van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geeft. De overschrijding mag echter niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
c. het wijzigen van de lijst van bedrijfsactiviteiten, indien technologische ontwikkelingen of vernieuwde inzichten hiertoe aanleiding geven;
d. het aanpassen van opgenomen bepalingen in de voorafgaande artikelen, waarbij verwezen wordt naar bepalingen in wettelijke regelingen, indien deze wettelijke regelingen na het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerpplan worden gewijzigd.

Artikel 13 Overige regels

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

a. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
b. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
c. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
d. de ruimte tussen bouwwerken.

Hoofdstuk 4 Overgangs-en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in sub a te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

14.3 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard voor een of meer natuurlijke personen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan grond en opstallen gebruiken in strijd met het voordien geldende bestemmingsplan kan het bevoegd gezag ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht afwijken.

Artikel 15 Slotregel

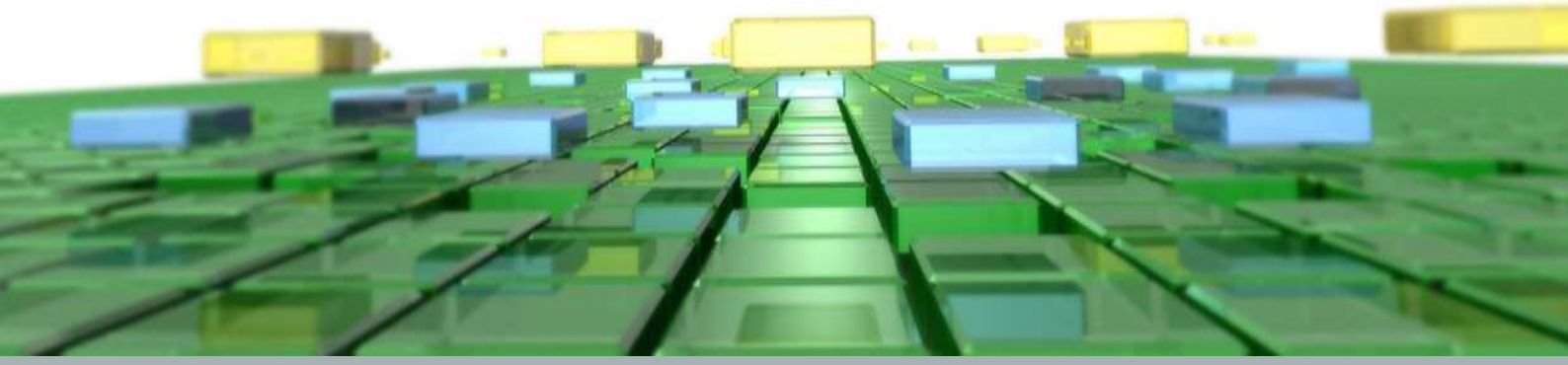
Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Zandweg 232-242'.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Venlo
www.bro.nl

Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Gemeente Wormerland

Bijlagenboek



Ruimte | om *in* te leven

Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Gemeente Wormerland

Bijlagenboek

Rapportnummer:	211x09760_bijlagen
IMRO-identificatienummer**:**	NL.IMRO.0880.BP80717-0001
Datum:	22 oktober 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Wormerland
Projectteam BRO:	PZ, JvdA, RF
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, abstract
Beknopte inhoud:	--

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl

BRO Ruimte om *in* te leven

Zandweg 232-242

Inhoudsopgave

Bijlagen bij toelichting 3

Bijlage 1	**Quickscan Flora en Fauna**	**4**
Bijlage 2	**Ecologisch vervolgonderzoek**	**18**
Bijlage 3	**Aerius-berekening activiteiten Cargill (verschilberekening)**	**43**
Bijlage 4	**Aerius-berekening slopen woningen**	**70**
Bijlage 5	**Verkennend bodemonderzoek**	**85**
Bijlage 6	**Onderzoek milieuzonering**	**169**
Bijlage 7	**Geuronderzoek**	**175**
Bijlage 8	**Akoestisch onderzoek**	**194**
Bijlage 9	**Onderzoek trillingen**	**240**
Bijlage 10	**Aanmeldingsnotitie**	**265**
Bijlage 11	**Nota van Zienswijzen**	**280**

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Quickscan Flora en Fauna

Notitie : **Quickscan flora en fauna 'Zandweg 232 t/m 242' te Wormer**

Datum	: 9 februari 2018
Opdrachtgever	: Gemeente Wormerland
Projectnummer	: 211x09760
Opgesteld door	: ir. M.J.I.C. van de Schoot
Interne controle:	: ing. M. Koen

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat deze in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid moeten worden uitgevoerd. In het kader van een bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de sloop van meerdere woningen en uitbreiding van een fabriek, is door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (quickscan) een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving.

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omtrent houtopstanden is de voormalige nationale Boswet eveneens in de Wet natuurbescherming opgenomen. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Werkwijze quickscan flora en fauna
In de quickscan zijn de gevolgen van de ruimtelijke ingreep afgezet tegen de aanwezige natuurwaarden vanuit de Wet Natuurbescherming en planologisch beschermde natuurwaarden. Deze werkwijze vloeit voort uit de brochure 'Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen' van het Ministerie van Economische Zaken van december 2016.

Om een beeld te krijgen van de natuurwaarden is op 31 januari 2018 van circa 15:30 – 16:30 door een ecoloog van BRO[1] een verkennend veldbezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving hiervan. De weersomstandigheden tijdens het veldbezoek betroffen: vrijwel geheel bewolkt, met een zuidwestenwind van 3 Bft, 8 °C en geen neerslag. Tijdens het veldbezoek is gelet op de potentiele aanwezigheid van beschermde soorten op basis van het aanwezige habitat en nest/verblijfsmogelijkheden. Daarnaast is aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken en op basis van 'expert judgement' nagegaan welke beschermde planten- en diersoorten er voor kunnen komen binnen en nabij het plangebied en zijn omtrent gebiedsbescherming gegevens van de provincie Noord-Holland geraadpleegd. Aan de hand van het verkennende onderzoek is vervolgens beoordeeld

[1] BRO is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is de brancheorganisatie voor groene adviesbureaus en heeft als doel kwaliteitsbevordering en belangenbehartiging. Onze werkzaamheden voeren wij dan ook uit volgens de door het NGB vastgestelde gedragscode (versie juni 2008, aangevuld in februari 2010). De medewerkers binnen de discipline ecologie voldoen aan de door het Ministerie van EZ genoemde voorwaarden voor ter zake deskundigen op het gebied van ecologisch onderzoek.

welke beschermde soorten daadwerkelijk voor (kunnen) komen binnen het plangebied en is er vervolgens een inschatting gemaakt van de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op beschermde natuurwaarden.

Planbeschrijving

Het plangebied is gelegen in Wormer, ten oosten van de Zaan. Aan de noord- en westzijde van het plangebied ligt de fabriek van Cargill, Gerkens Cacao. In figuur 1 is de topografische ligging van het plangebied weergegeven.

Figuur 1. Topografische kaart ligging van het plangebied (1:25.000)

Huidige situatie

Het plangebied bestaat momenteel uit zes percelen met woningen gebouwd in 1930 en 1932. Elk van de percelen heeft bijgebouwen op het perceel staan.

In figuur 2 is een luchtfoto van het plangebied en de directe omgeving weergegeven. De figuren 3 t/m 10 geven een impressie van het plangebied, middels foto's die zijn genomen tijdens het verkennende veldbezoek.

Toekomstige situatie

De bewoners in de woningen hebben last van trillingen en geluid vanuit de naastgelegen fabriek. Ondanks dat geen wettelijke normen worden overschreven willen Cargill en de gemeente het probleem wel oplossen. De gemeente zal de percelen kopen, de bestemming wijzigen naar bedrijf en vervolgens de percelen doorverkopen aan Cargill. Al de gebouwen zullen worden gesloopt en beplanting verwijderd. De percelen van Zandweg 234 t/m 242 krijgen, vanaf de bestemming bedrijf vanaf de huidige achtergevelrooilijn, met regels gelijk aan het naastliggende bestemmingsplan in het donkerpaarse vlak (figuur 11), echter met een lagere toegestane milieucategorie. Het perceel van Zandweg 232 en het voorste deel van de overige adressen krijgt bestemming groen.

Figuur 2. Luchtfoto van het plangebied en de directe omgeving

Figuur 3. Woningen vanuit zuidoosten

Figuur 4. Achterzijde woningen aangrenzend aan fabriek

Figuur 5. Zandweg 232

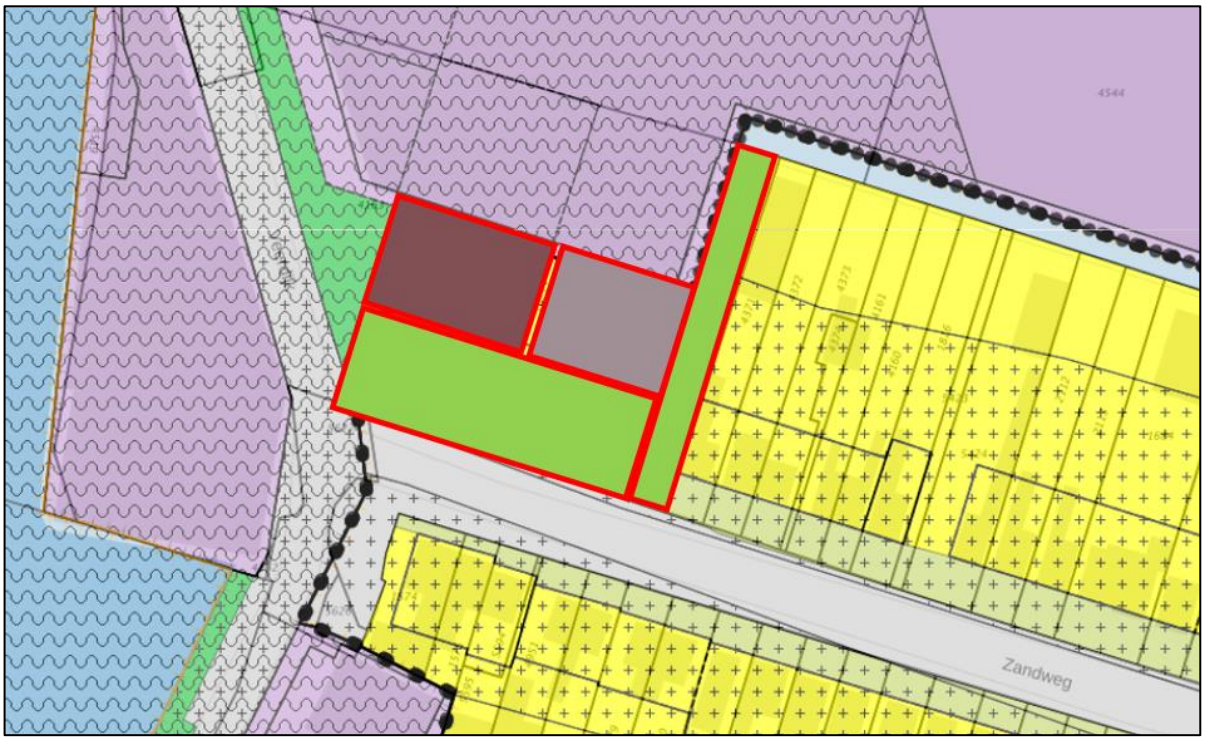
Figuur 6. Zandweg 234

Figuur 7. Zandweg 236 & 238

Figuur 8. Zandweg 240

Figuur 9. Zandweg 242

Figuur 10. Tuinen en achterzijde woningen



Figuur 11. Globale planning plangebied

Toetsing gebiedsbescherming

Wettelijke gebiedsbescherming

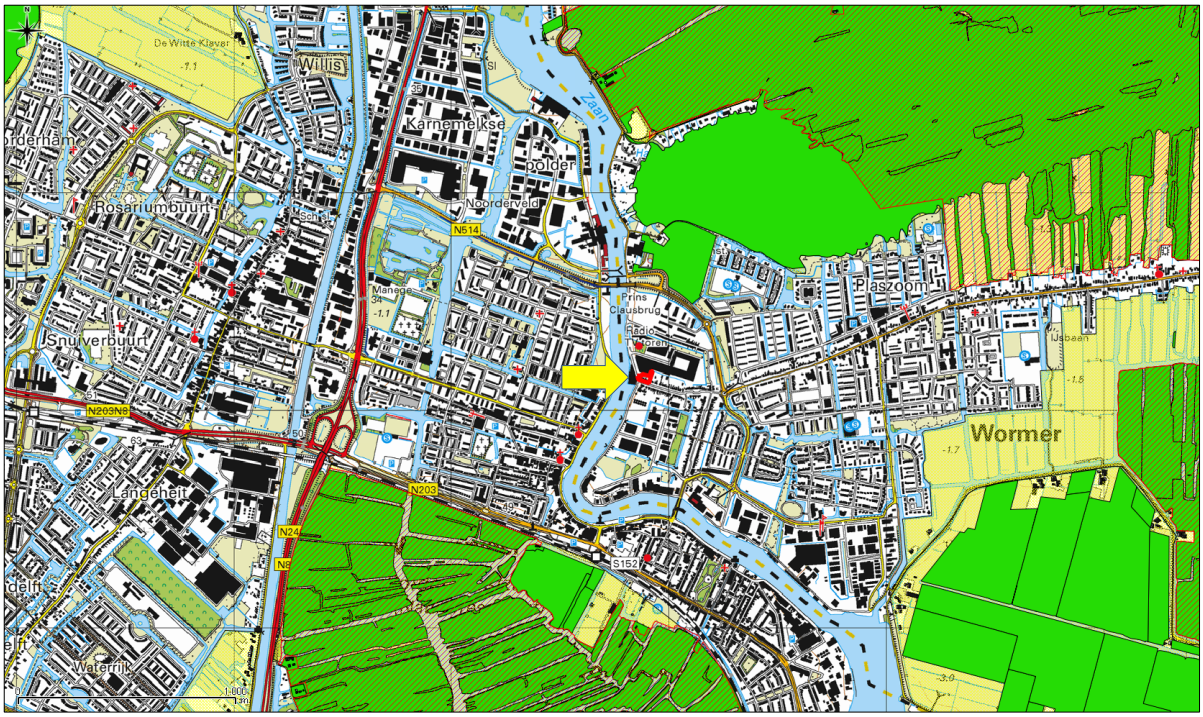
De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, “Polder Westzaan”, bevindt zich op circa 800 meter afstand ten zuiden van het projectgebied, maar ook het Natura 2000-gebied “Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder” bevindt zich op circa 1 kilometer ten noordenoosten van het projectgebied (zie figuur 12). Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Ondanks dat het hier gaat om het weghalen van 6 woningen is door het toevoegen van een deel bedrijventerrein een netto toename van verkeersbewegingen of andere uitstoot van stikstof mogelijk. Een significante toename van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied is hiermee niet geheel uit te sluiten. Een enkelvoudige AERIUS-berekening moet uitwijzen of bij de voorgenomen ontwikkeling de toename van stikstofdepositie onder de grenswaarde blijft. Een toename met betrekking tot licht en geluid is gezien huidige aangrenzende fabrieken en lage milieucategorie niet te verwachten. Vervolgonderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming, onderdeel Natura 2000, wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd ‘Natuurnetwerk Nederland’. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Het plangebied is niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland (zie figuur 12). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN ligt ongeveer 360 meter ten noorden van het plangebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities nagenoeg gelijk blijven waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet zullen worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNN wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Daarbij staat in het Ontwerp beheerplan 2017 van de provincie Noord-Holland dat het NNN, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen ‘externe werking’ heeft die een toets van gebruik aangrenzend aan het natuurgebied verplicht stelt.



Figuur 12. Ligging Natuurnetwerk Nederland (groen), Natura 2000-gebieden (rood gearceerd) en weidevogelleefgebied (geel) en Natura 2000-gebieden ten opzichte van perceel plangebied (rood omlijnd)

Toetsing beschermde houtopstanden

De bescherming van houtopstanden, conform de Wet natuurbescherming, heeft betrekking op alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van minimaal tien are of een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gelegen buiten de bebouwde kom. Wanneer houtopstanden worden geveld, niet vallende onder artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming, geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van desbetreffende provincie (artikel 4.2 Wnb). Indien er geen bezwaar is om de houtopstanden te kappen, verplicht artikel 4.2 van de Wet natuurbescherming om binnen 3 jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand op dezelfde grond houtopstanden opnieuw aan te planten. Er geldt een algehele vrijstelling van de herplantplicht voor houtopstanden die gekapt worden in het kader van natuurbeheer en natuurbehoud.

Aangezien binnen het plangebied geen houtopstanden aanwezig zijn is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

Toetsing soortenbescherming
De Wet natuurbescherming heeft, voor wat betreft soortenbescherming, betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde dierensoorten en een aantal vaatplanten. De Wet natuurbescherming regelt dat de provincie bevoegd gezag is en de lijst met te beschermen soorten kan aanpassen op de situatie in provincie Noord-Holland. De soortbescherming in Noord-Holland ziet er hierdoor iets anders uit dan in andere provincies. De beschermde soorten zijn ingedeeld in drie categorieën:

- Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wet Natuurbescherming)
- Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wet Natuurbescherming)
- Vogels (artikel 3.1 Wet Natuurbescherming)

In het algemeen gelden voor alle drie de categorieën de zogenoemde verbodsregels. Een ontheffing hierop wordt voor de eerste categorie (art. 3.10 WNB) met een lichte toets verleend. Voor de tweede en derde categorie geldt een zware toetsing. De meeste nationaal beschermde soorten zijn in Noord-Holland vrijgesteld, conform het vrijstellingsbesluit van de Provincie Noord-Holland.

Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming vallen, of die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt de zogenaamde ‘algemene zorgplicht’ (art. 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Vanaf 1 januari 2017 moet, onder de Wet natuurbescherming, bij ruimtelijke ontwikkelingen naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met juridisch zwaarder beschermde soorten vanuit nationaal en Europees oogpunt. Beschermde soorten vanuit nationaal oogpunt betreffen soorten uit ‘bijlage A en B’ van de Wet natuurbescherming. Beschermde soorten vanuit Europees oogpunt betreffen soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn).

Op de ‘Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten’ van het Ministerie van LNV (augustus 2009) wordt onderscheid gemaakt in verschillende categorieën vogelnesten. Van de meeste vogelsoorten zijn de nesten uitsluitend beschermd wanneer deze tijdens de broed- en nestperiode in gebruik zijn. Het gaat om soorten die jaarlijks nieuwe nesten maken. Van een aantal soorten roofvogels en uilen, koloniebroeders en gebouw bewonende vogelsoorten (‘categorie 1-4 soorten’) zijn de nesten en de functionele leefomgeving jaarrond beschermend. Ten slotte is er een categorie nesten van vogelsoorten die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed, maar die over voldoende flexibiliteit beschikken om, als die broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen (‘categorie 5-soorten’). Vooralsnog is het uitgangspunt dat deze indeling gehandhaafd blijft, totdat de provincies deze hebben aangepast en vastgesteld.

Komen soorten van de hierboven genoemde beschermingsregimes voor, dan is de eerste vraag of de voorgenomen activiteit effecten heeft op de beschermde soorten. Treden er effecten op, dan dient er gekeken te worden of er (provinciale) vrijstelling verleend kan worden (al dan niet door te werken volgens een goedgekeurde gedragscode), of dat er een alternatieve oplossing mogelijk is waardoor er

geen negatief effect kan plaatsvinden. Indien dit niet mogelijk is, zal ontheffing aangevraagd moeten worden op basis van een geldig wettelijk belang, waarbij de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten niet in het geding komt. De ontheffing kan dan onder voorwaarden worden verleend.

Vogels

De daken van de te slopen woningen bieden potentiële nestgelegenheid aan de huismus en gierzwaluw. Onder de daken van de te slopen woningen kunnen zich één of meerdere nesten bevinden. Daarnaast kan de begroeiing in de voor- en achtertuinen functioneren als essentiële schuilgelegenheid voor huismussen. Verder is het dak van de woningen geschikt als nestlocatie voor soorten zonder jaarrond beschermde nesten als spreeuw en zwarte roodstaart. In de opgaande beplanting in de tuinen bevinden zich geen (potentiele) jaarrond beschermde nesten van vogels als sperwer en ransuil. In de voor- en achtertuin kan wel een soort als merel, winterkoning, roodborst, heggenmus en houtduif tot broeden komen.

Subconclusie

Bij sloop van de woning bestaat de kans dat er één of meerdere nesten van de huismus en gierzwaluw verloren gaan. Nesten van de huismus en gierzwaluw zijn jaarrond beschermd. Voor aanvang van de sloop dient duidelijk te zijn of zich onder het dak van de woning nesten van de huismus of gierzwaluw bevinden. Op basis van de nader te verkrijgen informatie kan worden bepaald of er bij uitvoering van de sloop sprake is van overtreding. Bij de aanwezigheid van een of meerdere nesten zal door het treffen van maatregelen; zoals het aanbieden van tijdelijke nestkasten, aanplant van voldoende dichte struiken, slopen buiten de gevoelige periode en het geschikt maken van de nieuwbouw de functionaliteit van de nesten behouden moeten blijven en schade aan individuen moeten worden voorkomen. Daarnaast dient voor het verwijderen van de huidige nestplaats officieel een ontheffing te worden aangevraagd bij de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD NHN). Door het behoud van de functionaliteit, zorgvuldig te handelen en het hier hooguit enkele nesten zal betreffen, zal de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie huismussen en gierzwaluwen door de voorgenomen sloop en nieuwbouw zeker niet in het geding komen.

Bij de uitvoeringsfase van de voorgenomen plannen kan er ook verstoring van broedende vogels plaatsvinden waarvan het nest niet jaarrond is beschermd. Voor de betreffende soorten geldt dat, indien de werkzaamheden ter plaatse van beplanting en de sloop van de woningen buiten het broedseizoen worden uitgevoerd, er redelijkerwijs geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels zoals merel, winterkoning, roodborst, heggenmus, houtduif etc. In de Wet natuurbescherming wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Bij twijfel omtrent de aan/afwezigheid van doorbroeders als de houtduif, kan een controle hieromtrent uitsluitsel geven. De voorgenomen plannen zullen geen afname van essentieel broedhabitat veroorzaken van een dergelijke vogelsoort, inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties is dan ook uitgesloten.

Vleermuizen

Volgens verspreidingsgegevens van de Zoogdiervereniging is het plangebied gelegen in een deel van Nederland waar de volgende vleermuissoorten kunnen voorkomen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger, gewone en grijze grootoorvleermuis, meervleermuis, baardvleermuis, tweekleurige vleermuis en watervleermuis.

De te slopen gebouwen bevatten op meerdere plekken openingen waardoor vleermuizen toegang hebben tot de ruimtes hierachter, zoals onder dakpannen, achter dakbetimmering en achter luifels. De achtertuinen van de woningen bieden mogelijk marginaal geschikt foerageergebied voor vleermuizen, echter is de hoeveelheid groen niet groot. Achtertuinen en stukken bos in de omgeving bieden voldoende hoogwaardiger foerageergebied. Daarnaast zal de toekomstige groenbestemming van een deel van het plangebied ten goede komen van foerageergebied voor vleermuizen ten opzichte van de huidige situatie. Bij de uitvoering van de plannen worden geen lijnvormige elementen doorsneden of anderzijds ongeschikt gemaakt. Er is dan ook geen sprake van aantasting van (essentiële) foerageermogelijkheden of vliegroutes.

Subconclusie
In de te slopen bebouwing binnen het plangebied kunnen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Verblijfplaatsen van alle soorten vleermuizen zijn jaarrond beschermd. Voor de sloop dient tijdig duidelijk te zijn, middels nader onderzoek, of de huidige bebouwing een verblijfsfunctie voor een vleermuissoort heeft. Op basis van de nader te verkrijgen informatie kan worden bepaald of er bij uitvoering van de sloop sprake is van overtreding. Bij aanwezigheid van een verblijfplaats dient, naast het treffen van diverse maatregelen, een ontheffing te worden aangevraagd bij de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD NHN), voor het verstoren, vernielen en/of beschadigen van een vaste rust- en verplaatsplaats. Door het behoud van de functionaliteit en zorgvuldig te handelen, zal de gunstige staat van instandhouding van een lokale populatie van de betreffende vleermuizensoort door de voorgenomen plannen niet in het geding komen.

Grondgebonden zoogdieren
Het plangebied vormt matig geschikt habitat voor grondgebonden zoogdieren. Met name de achtertuinen kunnen worden gebruikt door soorten als egel, bosmuis en huisspitsmuis. Door de aanwezigheid van voldoende alternatief foerageergebied betreft de ontwikkeling geen afname van essentieel foerageergebied voor deze soorten. Daarbij geldt voor al deze soorten een provinciale vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. In het kader van de zorgplicht is het echter wel noodzakelijk om tijdens de werkzaamheden voldoende zorg te dragen voor (incidenteel) aanwezige individuen, met name een relatief trage soort als de egel die onder dichte beplanting verscholen kan zitten. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen. Dieren moeten de gelegenheid krijgen om het werkgebied zelfstandig en veilig te kunnen verlaten. Indien noodzakelijk dienen soorten zorgvuldig te worden verplaatst naar buiten het werkgebied.

Volgens de verspreidingsgegevens komen in de omgeving van het plangebied ook de niet vrijgestelde soorten wezel, bunzing en boommarter voor. Deze soorten zijn hoofdzakelijk gebonden aan het buitengebied en behoeven een grotere hoeveelheid groen dat binnen het plangebied en de directe omgeving niet aanwezig is. Daarnaast zijn binnen het plangebied geen sporen aangetroffen die de mogelijke aanwezigheid van deze soorten indiceren. De aanwezigheid van andere strenger beschermde grondgebonden zoogdiersoorten zijn op basis van de verspreidingsgegevens en/of het ontbreken van geschikt habitat eveneens redelijkerwijs uitgesloten

Subconclusie
Met de ontwikkeling binnen het plangebied gaat geen (essentieel) leefgebied van een grondgebonden zoogdiersoort verloren. Inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties van soorten is niet aan de orde. In het kader van de zorgplicht is het echter wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor (incidenteel) aanwezige individuen.

Reptielen
Volgens verspreidingsgegevens van RAVON zijn in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend van de ringslang. De waarnemingen hebben betrekking op de natuurgebieden in de buurt. Het plangebied zelf en de directe omgeving biedt geen geschikt habitat voor deze soorten. Het voorkomen ervan binnen het plangebied is daarmee dan ook uitgesloten.

Subconclusie
Negatieve effecten op reptielen zijn op voorhand uitgesloten.

Amfibieën
In de omgeving van het plangebied zijn algemene soorten bekend als bruine kikker, gewone pad, bastaardkikker en kleine watersalamander. Bij ruimtelijke ontwikkeling geldt voor deze soorten een provinciale vrijstelling. Binnen het plangebied kan incidenteel een dergelijke soort worden aangetroffen, afkomstig uit bijvoorbeeld tuinvijvers in de omgeving.

Volgens de verspreidingsgegevens is in de omgeving van het plangebied ook de niet vrijgestelde rugstreeppad bekend. Het plangebied bevat echter geen oppervlaktewater, en ook in de directe omgeving is geen voortplantingswater aanwezig, waardoor de aanwezigheid van deze soort binnen het plangebied redelijkerwijs is uitgesloten. Wegens de ingesloten locatie van het plangebied tussen de Zaan, de fabriek en woonwijken is kolonisatie tijdens de werkzaamheden ook redelijkerwijs uitgesloten.

Subconclusie
De voorgenomen plannen zullen geen afname van geschikt essentieel habitat van een amfibieënsoort veroorzaken, inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van populaties is dan ook uitgesloten. In het kader van de algemene zorgplicht is het wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor eventueel passerende individuen.

Vissen
Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater binnen het plangebied kan deze soortgroep buiten beschouwing worden gelaten.

Subconclusie
Negatieve effecten op beschermde vissen zijn op voorhand uitgesloten.

Ongewervelde diersoorten
Het plangebied biedt geen geschikt (voortplantings)habitat voor deze soorten. Aanwezigheid van een beschermde libel of vlinder is daarmee redelijkerwijs uitgesloten. Aantasting van (deel)populaties van een beschermde libellen- of vlindersoort is met zekerheid niet aan de orde. De aanwezigheid van de overige beschermde ongewervelde soorten, zoals vliegend hert, Europese rivierkreeft en platte schijfhoren, is eveneens uitgesloten. Binnen het plangebied en in de omgeving is hiervoor geen geschikt habitat aanwezig.

Subconclusie
Negatieve effecten voor beschermde ongewervelde soorten zijn op voorhand uitgesloten.

Vaatplanten

In de directe omgeving van het plangebied zijn beschermde soorten bekend als blaasvaren, kartuizer anjer en wolfskers. Deze soorten stellen echter zeer specifieke eisen aan hun standplaatsen. Gezien het aanwezige biotoop en binnenstedelijke ligging van het plangebied is de aanwezigheid van dergelijk beschermde vaatplanten redelijkerwijs uitgesloten

Subconclusie

Negatieve effecten voor beschermde vaatplanten worden op voorhand uitgesloten.

Conclusies

Gelet op de potentiele ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen:

- Ten aanzien van huismus, gierzwaluw en vleermuizen dient nader protocollair onderzoek de functie van de woningen voor deze soorten te bepalen. Bij aanwezigheid dient een ontheffing te worden aangevraagd.
- Ten aanzien van broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten dient, om overtreding op voorhand te voorkomen, het verwijderen van opgaand groen en de sloop van de woningen buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten.
- Ten behoeve van (incidenteel) aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

Daarnaast zal met betrekking tot het onderdeel Natura 2000, middels een enkelvoudige Aerius-berekening, inzichtelijk moeten worden gemaakt of er sprake is van een significantie toename van de stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000-gebieden. Vervolgonderzoek ten behoeve van het NNN en/of toetsing aan het onderdeel houtopstanden (voormalige Boswet) is bij dit plan verder niet aan de orde.

Samenvatting

In onderstaande tabel is samengevat of de voorgenomen ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op beschermde soorten en/of gebieden, en wat de eventuele vervolgstappen zijn, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. In de tabel is tevens weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel I. Overzicht (potentiele) aanwezigheid beschermde soorten/gebieden en te nemen vervolgstappen

Soortgroep		**Potentieel aanwezig**	**Sprake van verstoring**	**Vervolgtraject / maatregelen**	**Bijzonderheden / opmerkingen**
Broedvogels	Algemeen	Ja	Mogelijk	Plangebied buiten broedseizoen bouwrijp maken of controle vooraf	Globale broedseizoen loopt van maart tot half augustus
	Jaarrond beschermd	Ja	Mogelijk	Vervolgonderzoek naar huismus en gierzwaluw	Bij aanwezigheid is voor de sloop een ontheffing nodig
Vleermuizen	Verblijfplaatsen	Ja	Mogelijk	Vervolgonderzoek naar gebruik van woningen door vleermuizen	Bij aanwezigheid is voor de sloop een ontheffing nodig
	Foerageerhabitat	Minimaal	Nee	-	Voldoende alternatief hoogwaardig foerageergebied aanwezig
	Vliegroutes	Nee	Nee	-	-
Grondgebonden zoogdieren		Minimaal	Incidenteel mogelijk	Zorgplicht	Heeft betrekking op een soort als de egel
Reptielen		Nee	Nee	-	-
Amfibieën		Minimaal	Incidenteel mogelijk	Zorgplicht	Heeft betrekking op een soort als de gewone pad
Vissen		Nee	Nee	-	-
Ongewervelden		Nee	Nee	-	-
Vaatplanten		Nee	Nee	-	-

Gebiedsbescherming	**Afstand tot gebied**	**Sprake van aantasting**	**Vervolgtraject**	**Bijzonderheden / opmerkingen**
Natura 2000	ca. 800 m	Mogelijk	AERIUS-berekening om effect toename stikstof op PAS-gebieden te bepalen	Bij toename van meer dan 0,05 mol/ha/jaar is nader effectenanalyse aan de orde
Natuurnetwerk Nederland	ca. 360 m	Nee	-	Wezenlijke ecologische waarde en kenmerken blijven gelijk
Houtopstanden	-	Nee	-	Niet van toepassing

Geraadpleegde bronnen

Algemene Literatuur

- Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (RAVON) (red.) 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nederlandse Fauna 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, Leiden / European Invertebrate Survey - Nederland, Leiden.
- Dietz C., O. von Helversen & D. Nill 2011. Vleermuizen. Alle soorten van Europa en Noordwest-Afrika. De Fontein/Tirion Uitgevers, Utrecht.
- Limpens, H., J. Regelink & R. Koelman 2010. Vleermuizen en planologie. Zoogdiervereniging, Nijmegen.
- Ministerie van Economische Zaken 2016. Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3, december 2016. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.
- SOVON Vogelonderzoek Nederland 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nederlandse fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.

Algemene websites

- bij12.nl (kennisdocumenten van o.a. huismus, gierzwaluw en diverse vleermuissoorten)
- eis-nederland.nl (soortgegevens ongewervelden)
- floron.nl (soortgegevens planten)
- ravon.nl (soortgegevens amfibieën, reptielen en vissen)
- sovon.nl (soortgegevens vogels)
- synbiosys.alterra.nl/natura2000 (Natura 2000-gebieden)
- verspreidingsatlas.nl/planten (verspreidingsgegevens planten)
- vlinderstichting.nl (soortgegevens vlinders en libellen)
- wetten.overheid.nl/BWBR0037552/2017-03-01 (wettekst Wet natuurbescherming)
- www.zoogdiervereniging.nl (soortgegevens zoogdieren)

Provinciale bronnen

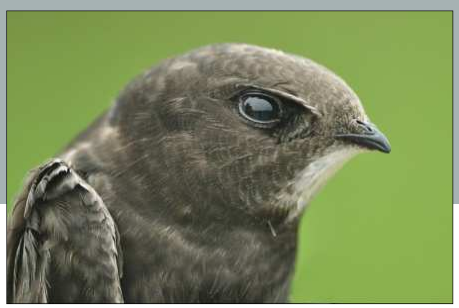
- https://maps.noord-holland.nl/kaarten/ (NNN en natuurbeheerplan Noord-Holland)
- rudnhn.nl/Wet_natuurbescherming (implementatie natuurwetgeving binnen provincie Noord-Holland)
- Ontwerp Natuurbeheerplan 2017 Noord-Holland. Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op dinsdag 17 mei 2016, Haarlem

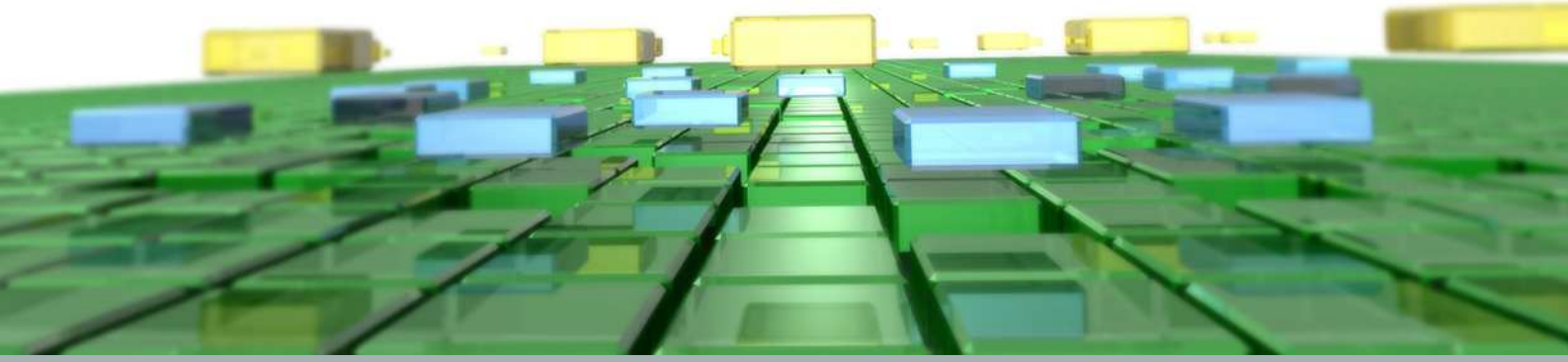
Bijlage 2 Ecologisch vervolgonderzoek

Ecologisch vervolgonderzoek Zandweg 232-242 te Wormer

Gemeente Wormerland

Eindrapport





BRO
Ruimte om *in* te leven

Ecologisch vervolgonderzoek Zandweg 232-242 te Wormer

Gemeente Wormerland

Eindrapport

Rapportnummer:	211X09760
Datum:	1 oktober 2018
Opdrachtgever:	Gemeente Wormerland
Projectteam BRO:	Piet Zuidhof, Joost van der Aa, Marcel Koen, Ineke Kroes
Trefwoorden:	Vleermuizen, gierzwaluw, huismus, onderzoeksprotocol, Wet natuurbescherming
Bron foto kaft:	BRO, abstract

BRO is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is de brancheorganisatie voor groene adviesbureaus en heeft als doel kwaliteitsbevordering en belangenbehartiging. Onze werkzaamheden voeren wij dan ook uit volgens de door het NGB vastgestelde gedragscode (versie juni 2008, aangevuld in februari 2010). De medewerkers binnen de discipline ecologie voldoen aan de door het Ministerie van EZ genoemde voorwaarden voor ter zake deskundigen op het gebied van ecologisch onderzoek. Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde protocollen en richtlijnen voor onderzoek.

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401
E info@bro.nl

Ruimte om *in* te leven

Inhoudsopgave

	pagina
1. AANLEIDING	**7**
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doel	7
1.3 Leeswijzer	7
2. OMSCHRIJVING PLANGEBIED	**9**
2.1 Huidige situatie	9
2.2 Aanwezige ecotopen	12
2.3 Toekomstige (geplande) situatie	12
3. WERKWIJZE	**13**
3.1 Huismus	13
3.2 Gierzwaluw	13
3.3 Vleermuizen	14
4. RESULTATEN	**17**
4.1 Huismus	17
4.2 Gierzwaluw	17
4.3 Vleermuizen per soort	17
4.4 Vleermuizen per functie	19
5. EFFECTENBEOORDELING	**20**
5.1 Huismus	20
5.2 Gierzwaluw	20
5.3 Vleermuizen	20
6. TOETSING AAN DE WET NATUURBESCHERMING	**21**
7. CONCLUSIES	**22**
8. BRONNEN	**23**

9. VERKLARENDE WOORDENLIJST **24**

1. AANLEIDING

1.1 Aanleiding

Er zijn plannen voor een herontwikkeling van een gebied betreffende de woningen aan de Zandweg 232 t/m 242 te Wormer. Om te voldoen aan nationale en internationale regelgeving is het verplicht om, voordat de ingreep plaatsvindt, een onderzoek te doen naar het eventueel voorkomen van beschermde flora en fauna.

Om de effecten van de plannen op natuurwaarden te bepalen is in opdracht van gemeente Wormerland begin 2018 een verkennend flora- en faunaonderzoek uitgevoerd (Quickscan flora en fauna 'Zandweg 232 t/m 242' te Wormer d.d. 9 februari 2018). Uit dat onderzoek bleek dat het plangebied geschikt is voor vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen. Door het verdwijnen van de panden, de kruiden, struik- en boombegroeiing achter de panden kunnen mogelijk verblijfplaatsen van huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen en/of foerageergebieden en vliegroutes verdwijnen.

1.2 Doel

Dit onderzoek zal antwoord geven op de volgende vragen:

- Zijn er mogelijk jaarrond beschermde nesten van gierzwaluwen en/of huismussen aanwezig in het plangebied?
- Welke soorten vleermuizen komen momenteel voor in het plangebied?
- Welke functies heeft het plangebied voor de aanwezige vleermuizen?
- Leidt de ingreep tot overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming?

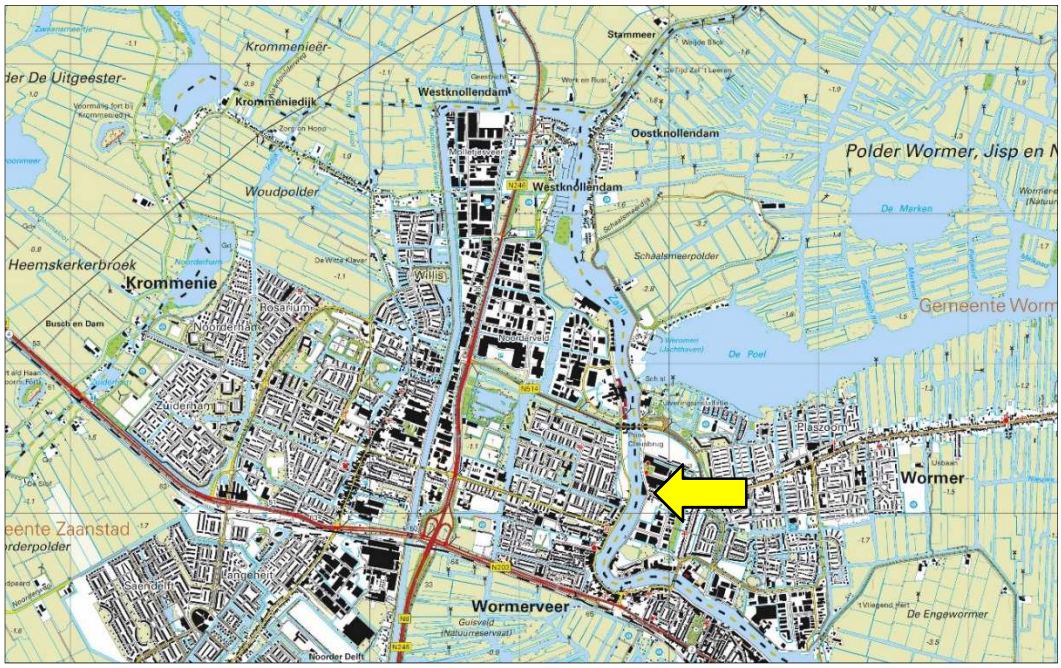
1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het plangebied, voor wat betreft de huidige en de toekomstige situatie. In hoofdstuk 3 worden de methode van werken en de onderzoeksinspanning beschreven. In hoofdstuk 4 worden de voorlopige resultaten van het eerste deel van het huismus-, gierzwaluw- en vleermuisonderzoek gepresenteerd. De mogelijke effecten van de ingreep worden gerelateerd aan de aanwezige soorten vleermuizen in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft de toetsing aan de Wet natuurbescherming. In hoofdstuk 7 worden de conclusies weergegeven. Hoofdstuk 8 bestaat uit een korte bronnenlijst.

2. OMSCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Huidige situatie

Ligging van het plangebied
Het plangebied is gelegen in Wormer, ten oosten van de Zaan. Aan de noord- en westzijde van het plangebied ligt de fabriek van Cargill, Gerkens Cacao. In figuur 1 is de topografische ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1. Topografische kaart plangebied

Huidige situatie
Het plangebied bestaat momenteel uit zes percelen met woningen gebouwd in 1930 en 1932. Elk van de percelen heeft bijgebouwen op het perceel staan en lage en middelgrote houtige beplanting in de achtertuinen. Er is geen oppervlaktewater aanwezig binnen het plangebied. In figuur 2 is een luchtfoto van het plangebied en de directe omgeving weergegeven. De figuren 3 t/m 10 geven een impressie van het plangebied.

Figuur 2. *Luchtfoto plangebied*

Figuur 3. *Woningen vanuit zuidoosten*

Figuur 4. *Achterzijde woningen*

Figuur 5. *Zandweg 232*

Figuur 6. *Zandweg 234*

Figuur 7. *Zandweg 236 & 238*

Figuur 8. *Zandweg 240*

Figuur 9. *Zandweg 242*

Figuur 10. *Tuinen en achterzijde woningen*

2.2 Aanwezige ecotopen

Binnen het plangebied zijn de volgende ecotopen aanwezig:

- Gebouwen
- Bestrating
- Halfhoge bomen en struiken

2.3 Toekomstige (geplande) situatie

Al de gebouwen zullen worden gesloopt en beplanting verwijderd. De percelen van Zandweg 234 t/m 242 krijgen, vanaf de bestemming bedrijf vanaf de huidige achtergevelrooilijn, met regels gelijk aan het naastliggende bestemmingsplan, echter met een lagere toegestane milieucategorie.

De volgende afbeeldingen (figuur 3 t/m 14) geven een impressie van het plangebied en de directe omgeving. De toekomstige situatie is weergegeven in figuur 15.

3. WERKWIJZE

3.1 Huismus

Werkwijze
Er zijn vier inventarisatiebezoeken gebracht aan de planlocatie op respectievelijk 17 mei, 26 mei, 7 juni en 17 juni 2018. De weersomstandigheden tijdens de inventarisatiebezoeken waren goed (droog en niet te koud, zie tabel 1). Tijdens de inventarisaties is bij het plangebied gepost vanaf meerdere overzichtspunten en gelet op broedende en/of broedverdachte (zingende) vogels. De gevolgde onderzoeksmethode voor huismus is gestoeld op het door BIJ12 uitgebrachte Kennisdocument Huismus, Versie 1.0 juli 2017.
Volgens het kennisdocument kan de aanwezigheid van een nest van een huismus als volgt worden aangetoond:

1. een nestindicatieve waarneming:
   - een nest of nestbouw of
   - bezoek van een huismus aan een waarschijnlijke nestplaats (nest zelf vaak niet zichtbaar, maar grassprieten of veertjes steken uit) of
   - transport van voedsel of ontlastingpakketjes of
   - bedelende jongen in nest (vlak voor uitvliegen goed te horen, steken kopjes uit nestopening).

2. min. 1 waarneming in potentieel broedbiotoop in de periode 10 maart t/m 20 juni van:
   - een zingend mannetje (veelal op de dakrand) of
   - aanwezigheid van een paartje bij een potentiële nestplaats of
   - balts.

Afwezigheid van broedende huismussen is aangetoond, als er tijdens twee gerichte veldbezoeken in de periode 1 april tot en met 15 mei (met tien dagen tussen beide veldbezoeken) of tijdens vier gerichte veldbezoeken in de periode 10 maart tot en met 20 juni geen aanwezigheid kan worden aangetoond.

3.1 Gierzwaluw

In het onderzoeksgebied is de bebouwing geïnspecteerd op de aanwezigheid van mogelijke nestplaatsen van gierzwaluwen. Voor het onderzoek naar nestplaatsen van de gierzwaluw zijn in totaal drie veldbezoeken afgelegd, waarvan twee gecombineerd met de avondveldbezoeken voor vleermuizen.

De veldinventarisaties vonden plaats op 6 juni, 26 juni en op 7 juli 2018. De gekozen data hangen onder meer samen met het broedseizoen van de gierzwaluw. Alle inventarisaties vonden plaats onder gunstige weersomstandigheden (zie tabel 1).

De inventarisaties bestonden uit:
- de inspectie van het onderzoeksgebied op de aanwezigheid van mogelijke nestplaatsen en andere sporen van gierzwaluw;
- de inventarisatie op zicht en gehoor van gierzwaluw waarvan de nestplaats jaarrond is beschermd.

Op de avonden van de inventarisatiedata is het onderzoeksgebied geïnventariseerd op de aanwezigheid van gierzwaluwen. Hierbij zijn steeds zo veel mogelijk de aanwijzingen gevolgd die beschreven zijn in het BIJ12 Kennisdocument Gierzwaluw, Versie 1.0, juli 2017.

De Gierzwaluw is een trekvogel die pas vanaf eind april in Nederland terugkeert vanuit Afrikaanse wintergronden. Kolonies zijn snel herkenbaar doordat de vogels geregeld bij de nesten zwermen en roepen. Deze waarnemingen zijn echter indicatief. Het vaststellen van een broedgeval geschiedt door het waarnemen van een in- of uitvliegende vogel. De exacte locatie van de nestopening dient daarbij te worden vastgelegd.

3.2 Vleermuizen

De vleermuisinventarisaties zijn uitgevoerd aan de hand van het vleermuizenprotocol (2017) dat is opgesteld door Gegevensautoriteit Natuur (GAN), Netwerk Groene Bureaus (NGB) en Zoogdiervereniging. Tijdens de veldbezoeken is op grond van geluid en zicht geïnventariseerd. Vleermuizen maken gebruik van echolocatie om zich te oriënteren in een gebied en voor het lokaliseren van prooien tijdens de jacht. Deze echolocatie vindt plaats door middel van ultrasone geluiden die de vleermuis produceert en zijn soort specifiek. Met behulp van een ultrasounddetector (batdetector) kunnen deze geluiden voor mensen hoorbaar worden gemaakt. Tijdens het onderzoek is gebruikgemaakt van een Petterson D240x ultrasounddetector (batdetector) en een sterke zaklamp (TK41 Max 860 Lumens). Met een Edirol R-09 RH digitale recorder zijn geluidsopnamen gemaakt die later zijn geanalyseerd met behulp van het programma Bat Sound Pro 3.31b. Verder is gebruik gemaakt van een Elekon Batlogger M, een zeer gevoelige heterodyne batdetector die niet alleen het geluid registreert, maar ook de locatie van het vleermuisgeluid, de tijd van de waarneming, en de exacte lokale weersomstandigheden op dat moment.

Op basis van de aanwezige ecotopen zijn de volgende functies te verwachten:
- Paarverblijven;
- Kraamverblijven
- Zomerverblijf.

Er zijn in het voorjaar vier veldinventarisaties geweest. De eerste veldinventarisatie vond plaats op 6 juni 2018 ’s avonds tijdens en na zonsondergang. De waarnemingen zijn voornamelijk gedaan vanuit de achtertuinen van de woningen aan de Zandweg nr. 232 en 240, waarmee een goed totaaloverzicht verkregen kon worden over de achtergevels, en lopend, vanaf de voorkant (de straatkant) van de woningen. Op 7 juni, ’s morgens vroeg voorafgaand en tijdens zonsopkomst is de tweede waarneming gedaan, ook vooral vanaf de twee achtertuinen. De omgeving is wederom verkend door lopend de voortuinen te inspecteren. Op 7 juli is een derde inventarisatie uitgevoerd, wederom in de avond, voorafgaand, tijdens en na zonsondergang. De waarnemingen waren vooral vanaf de achtertuinen, en daarnaast lopend door de Zandweg aan de straatkant. Op 8 juli ’s morgens vroeg voorafgaand en tijdens zonsopkomst is de vierde waarneming gedaan, ook vooral vanaf de achtertuinen. De omgeving is wederom verkend door lopend de voortuinen te inspecteren.

In de nazomer zijn er twee veldinventarisaties geweest, voorafgaand, tijdens en na zonsondergang. De eerste nazomerinventarisatie was op 15 augustus. De tweede op 5 september. Ook in de nazomer zijn de waarnemingen vanaf de achtertuinen gedaan en is er lopend door de Zandweg geïnventariseerd.

Alle inventarisaties vonden plaats onder gunstige weersomstandigheden (zie tabel 1).

Tabel 1 Bezoeken i.v.m. huismus-, gierzwaluw- en vleermuisinventarisaties

Datum	Type onderzoek	Tijdsduur Onderzoek	Zon op/ onder	Weer	Temp.
17-05-2018	Huismus; zingende mannetjes en nestplaatsen	07.30 -09.30	05.42/ 21.33	Wind gemiddeld 3 Bft Zwaarbewolkt Geen neerslag	11,4ºC
26-05-2018	Huismus; zingende mannetjes en nestplaatsen	07.30 -09.30	05.30 / 21.46	Wind gemiddeld 2 Bft Zwaarbewolkt. Geen neerslag	23.0ºC
06-06-2018	Gierzwaluw: Nestplaatsen Vleermuizen: Kraamverblijf- en zwermplaats, zomerverblijf	21.00 -24.00	05.21 / 21.58	Wind gemiddeld 2 Bft Vrijwel onbewolkt Geen neerslag	19.8ºC
07-06-2018	Vleermuizen: Kraamverblijf- en zwermplaats, zomerverblijf Huismus; zingende mannetjes en nestplaatsen	03.20 -08.30	05.20 / 21.59	Wind gemiddeld 2 Bft Half tot zwaarbewolkt. Geen neerslag	22.4ºC
17-06-2018	Huismus; zingende mannetjes en nestplaatsen	09.00 -11.00	05.18 / 22.05	Wind gemiddeld 3 Bft Vrijwel geheel bewolkt Geen neerslag	15.6ºC
26-06-2018	Gierzwaluw: Nestplaatsen	21.00 -22.30	05.20 / 22.07	Wind gemiddeld 2 Bft Zwaarbewolkt. Geen neerslag	16.0ºC
07-07-2018	Gierzwaluw; nestplaatsen Vleermuizen: Kraamverblijf- en zwermplaats, zomerverblijf	21.30 -24.00	05.28 / 22.02	Wind gemiddeld 2 Bft Zwaarbewolkt Geen neerslag	18.3ºC
08-07-2018	Vleermuizen: kraamverblijf- en zwermplaats, zomerverblijf	03.30 -05.30	05.29 / 22.02	Wind gemiddeld 2 Bft Vrijwel onbewolkt. Geen neerslag	18.6ºC
15-08-2018	Paarverblijf- en zwermplaats, zomerverblijf	21.00 -23.30	06.23 / 21.05	Wind gemiddeld 3 Bft Vrijwel geheel bewolkt Geen neerslag	19.7ºC
05-09-2018	Paarverblijf- en zwermplaats, zomerverblijf	20.15 -22.30	06.28 / 20.19	Wind gemiddeld 2 Bft Vrijwel geheel bewolkt Geen neerslag tijdens waarnemingen	19.0ºC

4. RESULTATEN

4.1 Huismus

Tijdens geen van de vier inventarisaties, op 17 mei, 26 mei, 6 juni en 17 juni zijn er nestindicatieve waarnemingen gedaan van huismus binnen het plangebied. Ook zijn binnen het plangebied geen foeragerende huismussen aangetroffen. Er zijn in de directe omgeving eveneens geen huismussen aangetroffen. Wel zijn tijdens de huismusveldbezoeken foeragerende huismussen waargenomen in de achtertuinen van de bebouwing aan de overkant van de straat bij het adres Zandweg 135, en verderop bij het adres Zandweg 220. Daar zijn tevens zingende mannetjes gesignaleerd in een paar huizen (zie fig. 11). Hoogstwaarschijnlijk broeden deze huismussen in de daar aanwezige bebouwing. Er zijn echter op geen van de inventarisatierondes huismussen aangetroffen binnen, en in de directe omgeving van het plangebied zelf. Er kan om die reden redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen vaste rust- en verblijfplaatsen voor huismussen aanwezig zijn binnen het plangebied.

4.2 Gierzwaluw

Op geen van de waarnemingsmomenten zijn laagvliegende gierzwaluwen waargenomen. Op 6 juni en 7 juli zijn in het geheel geen gierzwaluwen gezien. Op 26 juni is eenmalig, rond 21.30 uur, een exemplaar waargenomen, hoogvliegend boven Wormerveer Noord, ten westen van het plangebied. Er zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen aangetroffen in het onderzoeksgebied. Er kan om die reden redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen vaste rust- en verblijfplaatsen voor gierzwaluwen aanwezig zijn binnen het plangebied.

4.3 Vleermuizen per soort

Tijdens de ochtendonderzoeken op 7 juni en 8 juli 2018 zijn er geen vleermuizen waargenomen rondom, en in de directe omgeving van de te onderzoeken woningen en rond het onderzoeksgebied, evenals tijdens het avondbezoek op 6 juni. Op 7 juli werd rond 22.30 eenmalig een passerende gewone dwergvleermuis aangetroffen. Er is geen zwermgedrag geconstateerd.

Tijdens het eerste avondbezoek op 6 juni is in de achtertuin van Zandweg 240 en vanuit de achtertuin van Zandweg 232 geïnventariseerd. Er was vanaf deze twee inventarisatiepunten een goed overzicht over de hele woningrij. De afstand tussen de uiterste adressen is 42 meter, waardoor het ook op geluid goed te inventariseren viel vanaf de combinatie van deze twee locaties. Verder is er aan de voorzijde lopend door de Zandweg geïnventariseerd. Er is op geen enkel moment ook maar een vleermuis waargenomen deze avond. Hetzelfde geldt voor de ochtendronde op 7 juni. Er is op dezelfde systematische wijze geïnventariseerd op de twee locaties in de achtertuinen en lopend door de straat. Ook tijdens deze ochtend zijn geen vleermuizen waargenomen. Op 7 juli ’s avonds is wederom op dezelfde

manier geïnventariseerd. Er zijn geen vleermuizen waargenomen, met uitzondering van een passerende gewone dwergvleermuis rond 22.30 uur, die vloog van oost naar west, over de achtertuinen heen richting Wormerveer Noord en een gewone dwergvleermuis die, tussen 23.00 en 23.10 uur, even ging foerageren in het achterste deel van de tuin van Zandweg 232. Tijdens de ochtendinventarisatie op 8 juli is wederom geen enkele vleermuis waargenomen.

De eerste nazomer inventarisatie was op 15 augustus 2018. Wederom is op dezelfde manier geïnventariseerd vanaf dezelfde twee achtertuinen en lopend door de Zandweg. Rond 22.10 uur passeerde er een gewone dwergvleermuis, vliegend vanuit het oosten, over de achtertuinen richting Wormerveer. Om 23.00 was gedurende 5 minuten de baltsroep te horen van een gewone dwergvleermuis, in het achterste deel van de achtertuin van Zandweg 232. Verder zijn er geen vleermuizen waargenomen deze avond. Op 5 september is gedurende de hele avond geen enkele vleermuis waargenomen. Figuur 11 geeft op een luchtfoto de waarnemingen van huismus, gierzwaluw en vleermuizen weer. In Tabel 2 zijn de waarnemingen van foeragerende en passerende vleermuizen per avond weergegeven.

Figuur 11. *Huismus, gierzwaluw en vleermuiswaarnemingen. Het plangebied is aangegeven met rode lijnen. De rode sterren geven weer waar huismussen aanwezig waren. Er zijn in het geheel geen laagvliegende gierzwaluwen waargenomen. De gele pijl geeft aan hoe een passerende gewone dwergvleermuis vloog. De gele ovaal geeft aan waar een gewone dwergvleermuis in het voorjaar even gefoerageerd heeft.*

Tabel 2 Totaal nachtelijke waarnemingen in het veld van passerende en foeragerende vleermuizen in en om het plangebied

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam	06-06-2018 Avond		07-06-2018 Ochtend		07-07-2018 Avond		08-07-201 Ochtend		15-08-2018 Avond		05-09-2018 Avond		Totaal waarnemingen
		Foeragerend	Passerend	Foeragerend	Passerend	Foeragerend	Passerend	Foeragerend	Passerend	Foeragerend	Passerend	Foeragerend	Passerend	
Gewone dwergvleermuis	Pipistrellus pipistrellus	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	4

4.4 Vleermuizen per functie

Kraamverblijven en zomerverblijven

Het onderzoek naar kraamverblijven en zomerverblijven is, volgens de richtlijnen van het Vleermuisprotocol 2017, in het voorjaar tussen 15 mei en 15 juli te worden uitgevoerd. Er is in het voorjaar op geen enkel moment zwermgedrag geconstateerd in de buurt van de gebouwen. Er zijn uitsluitend en in zeer geringe mate foeragerende/passerende vleermuizen aangetroffen. Er zijn binnen het plangebied geen kraamverblijfplaatsen of zomerverblijven aanwezig.

Paarverblijven en winterverblijven

Er werd op de eerste avond in de nazomer kortstondig een roepend mannetje gehoord, in de achtertuin van Zandweg 240. Deze tuin heeft echter geen dikkere bomen met geschikte gaten en scheuren, die zouden kunnen dienen als paarverblijfplaats. Binnen de muren van de woningen werden geen roepende mannetjes waargenomen. Ook is er op geen van de beide avonden zwermgedrag geconstateerd.

Foerageergebieden en vliegroutes

In de achtertuin van Zandweg 232 werd in geringe mate gefoerageerd door een gewone dwergvleermuis. Binnen, en in de directe omgeving van het plangebied is geen (essentieel) foerageergebied aangetroffen. Over de achtertuinen het plangebied, vloog op twee avonden eenmalig een gewone dwergvleermuis langs. Deze tuinen fungeren in zeer geringe mate als vliegroute, maar zeker niet als essentiele vliegroute.

5. EFFECTENBEOORDELING

5.1 Huismus

De gevonden resultaten wijzen niet op een mogelijke aanwezigheid van nestlocaties of essentieel foerageergebied van huismussen binnen het plangebied. De aanwezigheid van vaste rust- of verblijfplaatsen van huismussen is redelijkerwijze uit te sluiten.

5.2 Gierzwaluw

De gevonden resultaten wijzen niet op een mogelijke aanwezigheid van nestlocaties van gierzwaluwen binnen het plangebied. De aanwezigheid van vaste rust- of verblijfplaatsen van gierzwaluwen is redelijkerwijze uit te sluiten.

5.3 Vleermuizen

Kraamverblijven en zomerverblijven
Er is binnen het plangebied geen sprake van een zomerverblijf, of kraamplaats in een van de woningen die deel uitmaken van het plangebied. Er gaan dus in geen geval zomerverblijfplaatsen of kraamplaatsen verloren door de ingreep.

Paarverblijven en winterverblijven
Er zijn in de gebouwen binnen het plangebied geen paarplaatsen geconstateerd. Er is eenmalig en kortstondig een roepend mannetje gehoord in de tuin van Zandweg 240. De tuin (en de overige tuinen eveneens) bevat geen bomen die geschikt zijn als paarverblijfplaats. Er is eveneens geen zwermgedrag geconstateerd rondom de gebouwen. Er verdwijnen door de ingreep geen paarplaatsen of winterverblijven.

Foerageergebieden en vliegroutes
Er wordt aan de noordkant van het plangebied, in de smalle strook achtertuin van Zandweg 232 incidenteel gefoerageerd door een exemplaar van de gewone dwergvleermuis. Incidenteel vliegt een gewone dwergvleermuis langs de achtertuinen. Er is echter geen sprake van een (essentiële) vliegroute. Door de planvorming verdwijnt er geen foerageergebied of vliegroute.

6. TOETSING AAN DE WET NATUURBESCHERMING

Er zijn geen verblijfplaatsen van huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen aangetroffen binnen het plangebied. Met de sloop van de woningen aan de Zandweg 232-242 gaan geen verblijfplaatsen verloren. Negatieve effecten door de fysieke ingrepen op huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen zijn niet aan de orde. De ingreep leidt niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming, voor wat betreft huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen.

De inventarisatie is een steekproef. Het is dan ook mogelijk dat soorten en functies niet waargenomen zijn, terwijl dat ze op een ander tijdstip wel aanwezig zijn. Dit is echter acceptabel, de Wet natuurbescherming vraagt een initiatiefnemer om alles te doen wat redelijkerwijs van hem verwacht kan worden. Met de gekozen methodes en inspanningen (conform het vleermuisprotocol versie 2017, en de kennisdocumenten Huismus Versie 1.0, BIJ12, juli 2017 en Gierzwaluw Versie 1.0, BIJ12, juli 2017) is dan ook voldoende invulling gegeven aan artikel 1.11 (Zorgplicht) van de Wet natuurbescherming voor wat betreft vleermuizen, gierzwaluw en huismus. Wat betreft dit onderzoek heeft de initiatiefnemer dan ook gedaan wat redelijkerwijs van hem/haar kan worden verwacht.

7. CONCLUSIES

Binnen het plangebied zijn geen vaste nest- of verblijfplaatsen van een vleermuissoort, de gierzwaluw of de huismus aanwezig. Tevens is er geen sprake van essentieel habitat voor vleermuizen en de huismus, of vliegroutes van vleermuizen aanwezig. Met de ontwikkeling gaan geen vaste rust- en verblijfplaatsen of functioneel leefgebied verloren. Negatieve effecten op lokale populaties zijn uitgesloten.

Bij de fysieke ingrepen worden geen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden. Een ontheffingsaanvraag is daarom niet van toepassing. Voor de uitvoering van de werkzaamheden binnen het plangebied hoeven met betrekking tot ecologie geen verdere stappen te worden ondernomen.

8. BRONNEN

- Dietz C., O. von Helversen & D. Nill 2011. Vleermuizen. Alle soorten van Europa en Noord-west-Afrika. De Fontein/Tirion Uitgevers, Utrecht.
- Kennisdocument Gewone dwergvleermuis, pipistrellus, versie 1.0, BIJ12, juli 2017.
- Kennisdocument Gewone dwergvleermuis, versie 1.0 BIJ12 juli 2017
- Kennisdocument Gierzwaluw Apus Apus, versie 1.0, BIJ12, juli 2017.
- Kennisdocument Huismus, passer domesticus, versie 1.0, BIJ12, juli 2017.
- Buiten aan het Werk. Houd Tijdig rekening met beschermde planten en dieren! (Brochure)
- Limpens, H., J. Regelink & R. Koelman 2010. Vleermuizen en planologie. Zoogdiervereniging, Nijmegen.
- Ministerie van Economische Zaken 2016. Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3, december 2016. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.
- Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging (2017) Vleermuisprotocol 2017, maart 2017.
- Vleermuizenindestad.nl
- Zoogdiervereniging.nl/vleermuizen

9. VERKLARENDE WOORDENLIJST

Activiteitenplan

Een activiteitenplan dient als begeleidend document voor een ontheffingsaanvraag. In het activiteitenplan zijn maatregelen verwoord waarmee de functionaliteit van een rust- of verblijfplaats van een beschermde soort behouden blijft en schade aan individuen wordt voorkomen.

Expert Judgement

Inschatting van een deskundige op grond van zijn/haar kennis en ervaring.

Foerageerhabitat

Het gebied waarbinnen een soort voedsel zoekt.

Foerageren

Zoeken en vinden van voedsel door dieren (jachtgebied).

Functioneel leefgebied

Hiermee wordt het gebied dat is benodigd om de functionaliteit van een voortplantingsplaats of van een vaste- rust of verblijfplaats te behouden. Een nestlocatie of voortplantingsplaats kan bijvoorbeeld alleen succesvol functioneren, wanneer er voldoende habitat (schuilgelegenheid, voedsel etc.) van voldoende kwaliteit aanwezig is om te kunnen paren, eieren te leggen en jongen groot te brengen.

Gunstige staat van instandhouding

Er is sprake van een gunstige staat van instandhouding van een soort of habitattype als de omstandigheden waarin de soort of het habitattype voorkomt perspectief bieden op een duurzaam voortbestaan van die soort of dat habitattype.

Habitat

Omvat de plaatsen waar een bepaald organisme voorkomt doordat de abiotische en biotische factoren (niet levende en levende natuur) van die plaatsen voldoen aan de eisen en toleranties die het organisme stelt om te kunnen overleven, groeien en zich voortplanten.

Kraamverblijfplaats

Voortplantingsplaats van vleermuizen. Het gaat hierbij vaak om de vrouwelijke exemplaren van een kolonie (ook wel kraamgroep genoemd) die gezamenlijk hun jongen grootbrengen. De aantallen vleermuizen in een kraamgroep kun oplopen tot meerdere honderden exemplaren.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die negatieve effecten bij een ingreep voorkomen of reduceren.

Omgevingscheck

Een omgevingscheck wordt uitgevoerd bij verlies van leefgebied van een jaarrond beschermde functie van een soort die door een ingreep (tijdelijk) verloren gaat. De omgeving van de ingreep wordt door een ter zake deskundige beoordeeld op aanwezigheid van voldoende alternatief leefgebied en/of potentiële verblijfplaatsen.

Ontheffing

De Flora- en faunawet is gemaakt om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan, daarvoor kan een ontheffing benodigd zijn. Een ontheffing is een besluit waarbij in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt.

Paarverblijfplaats

Dit is een verblijfplaats die hoofdzakelijk in het najaar (september/oktober) door vleermuizen worden gebruikt om te paren. Eén mannetje kan een dergelijke verblijfplaats met meerdere vrouwtjes delen. In de omgeving van de paarverblijfplaats wordt veelal door het territoriale mannetje middels baltsvluchten getracht vrouwtjes aan te lokken.

Populatie

Een biologische populatie is een groep individuen van dezelfde soort die zich onderling voortplant en als zodanig geïsoleerd is van andere zulke groepen.

Rode Lijst

Rode Lijsten laten zien welke soorten zijn verdwenen en welke soorten in een gebied sterk zijn achteruitgegaan of zeldzaam zijn. Er bestaan verschillende Rode Lijsten. Voor vogels, voor zoogdieren, planten, paddenstoelen, insecten en voor allerlei andere soortgroepen. Rode Lijsten hebben geen officiële juridische status. Plaatsing op de lijst maakt een dier dus nog geen 'beschermde diersoort' in de zin van de Flora- en faunawet. De Rode Lijsten hebben in de praktijk wel een belangrijke signaleringfunctie. Door de Rode Lijst te raadplegen, kunnen alle instellingen die met natuurbehoud te maken hebben rekening houden met bedreigde soorten.

Vaste rust- of verblijfplaats

Een plek binnen het leefgebied van een soort die essentieel is voor de levenscyclus van een individu. De Flora- en faunawet omschrijft niet exact wat een vaste rust- of verblijfplaats is. Dit is soortafhankelijk.

Vliegroute

Een vaste route die door vleermuizen wordt gebruikt tussen de verblijfplaatsen naar foerageergebieden.

Winterverblijfplaats

Verblijfplaats die gebruikt wordt om de periode van winterrust te overbruggen. Voor vleermuizen zijn dit vorstvrije, maar koele en vochtige plekken. Er kans sprake zijn van massaverblijfplaatsen, verblijfplaatsen van kleine groepen of één of enkele individuen.

Zomerverblijfplaats

Is een vleermuisverblijfplaats anders dan een kraamverblijf. Buiten de kraamperiode worden deze door vrouwtjes gebruikt, binnen de kraamperiode door individuele mannetjes.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Venlo
www.bro.nl

Bijlage 3 Aerius-berekening activiteiten Cargill (verschilberekening)

Arbo
Asbest
Bodem
Energie
Geluid
Kwaliteit
Lucht
Milieu
Veiligheid
Water

Cargill B.V.
T.a.v. de heer F. Lakeman
Eenhoornweg 12
1531 ME WORMER

Amersfoort, 7 november 2019

Ons kenmerk: 1068.02/3711210DB02 VERSIE PLANVOORNEMEN/MVS/amv
Betreft: milieuzonering Zandweg 232 tot en met 242

Geachte heer Lakeman,

Hierbij ontvangt u de uitkomsten van de berekeningen ter vaststelling van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen activiteiten van Cargill B.V. aan de Eenhoornweg 12 te Wormer.

Inleiding
In het kader van de wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242 is nagegaan of het planvoornemen leidt tot een toename van de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Om dit te bepalen is een verspreidingsberekening uitgevoerd met het rekeninstrument AERIUS Calculator 2019.

Het planvoornemen moet de realisatie van de uitbreiding van Cargill B.V. met onder andere de opslag van grondstoffen (cacaokoek in silo's) mogelijk maken. In de uitbreiding komen geen stookinstallaties of andere stikstof emitterende bronnen. De enige stikstofbron tijdens de exploitatie van de uitbreiding betreft de aanvoer van cacaokoek. Dit is nader uitgewerkt bij de berekening van het planvoornemen.

U heeft KWA Bedrijfsadviseurs B.V. (verder KWA) verzocht de berekening uit te voeren betreffende stikstofdepositie.

In voorliggende brief wordt uiteengezet hoe de uitgangsgegevens van de berekening zijn bepaald en wordt geconcludeerd wat de consequenties zijn van de rekenresultaten. In bijlage 1 bij deze brief is de rapportage gevoegd die wordt geproduceerd door de rekentool AERIUS Calculator 2019.

Wetgeving
Volgens de Wet natuurbescherming dienen nieuwe activiteiten te worden getoetst op hun effect op Natura-2000. Sinds 29 mei 2019 mag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis voor toestemming voor activiteiten worden gebruikt. Alle plannen die leiden tot een toename hebben een passende beoordeling en een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming nodig.

Normec ISO 9001
ISO 9001

KWA Bedrijfsadviseurs B.V.
Regentesselaan 2
Postbus 1526
3800 BM Amersfoort

t 033 422 13 30/71
f 033 422 13 99
e milieu@kwa.nl
Rabobank Amersfoort
NL86RABO0372977669
KvK Gooi en Eemland 32069286

www.kwa.nl

Op dit moment is het beleid ten aanzien van stikstofdepositie nog niet vastgesteld door de overheid. Door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is aangegeven dat projecten in principe vergunbaar zijn indien er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ten gevolge van het project (stikstofdepositie < 0,00 mol N/ha/jaar).

Berekening planvoornemen
De berekening is uitgevoerd voor het planvoornemen. In overleg met Cargill B.V. is geïnventariseerd welke emissiepunten met uitstoot van NO_X en/of NH_3 relevant zijn in het kader van de wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242.

De relevante emissiepunten voor de NO_X-uitstoot die betrekking hebben op het voorgenomen initiatief betreffen de transportbewegingen van acht vrachtwagens in de dagperiode voor de aanvoer van cacaokoek. Deze aanvoer is aangeduid als 'rijlijn 406'.

De bewegingen van de vrachtwagens zijn door middel van een rijroute in AERIUS Calculator 2019 opgenomen. Het aantal voertuigen dat per etmaal Cargill B.V. bezoekt is aangegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1: aantallen voertuigen per rijlijn

Routenaam	Omschrijving	Aantal per etmaal
406	Vrachtverkeer aanvoer cacaokoek	8

Berekeningen
De relevante gebieden zijn:
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder
- Polder Westzaan

De berekening voor het planvoornemen (opgenomen in bijlage 1) levert geen depositieresultaten op boven 0,00 mol N/ha/j. Hiermee is het planvoornemen vergunbaar, er is geen sprake van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Met vriendelijke groet,
KWA Bedrijfsadviseurs B.V.

Ing. Martin van der Slik
Senior adviseur milieu
t 033 422 13 87
e mvs@kwa.nl

Bijlage: AERIUS-berekening planvoornemen

Bijlage 1: AERIUS-berekening planvoornemen

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Planvoornemen

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Cargill B.V.	Regentesselaan, 3818HJ Amersfoort

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242	Rk3YGugHTnoe

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
06 november 2019, 07:24	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	4,80 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

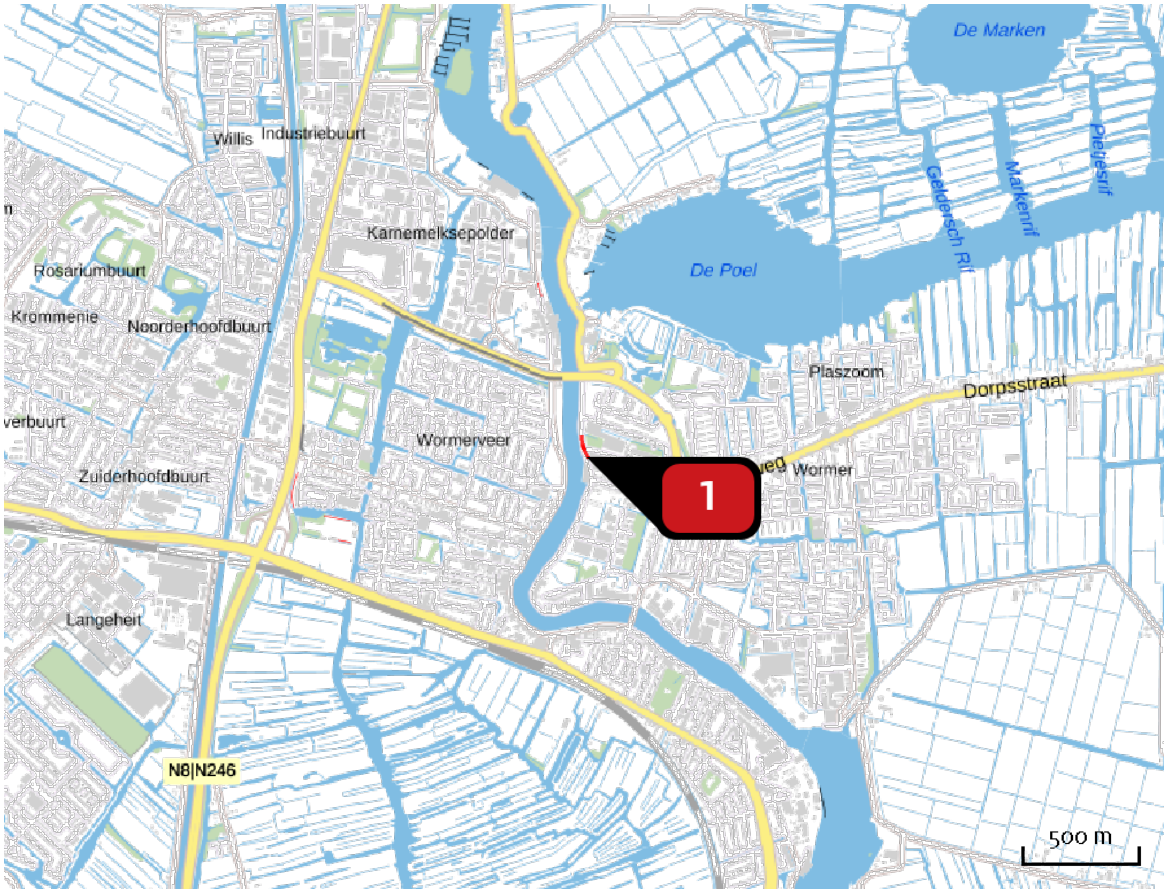
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Berekening van de stikstofdepositie als gevolg van het planvoornemen (toename transport in verband met bestemmingsplanwijziging Zandweg 232 t/m 242).

Locatie
Planvoornemen

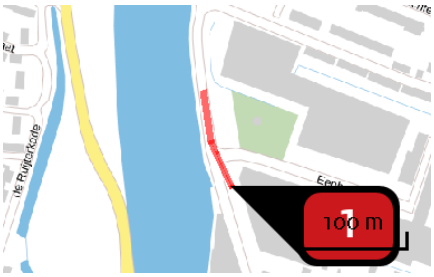


Emissie
Planvoornemen

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Rijlijn 406 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	4,80 kg/j

Emissie (per bron)

Planvoornemen



Naam	Rijlijn 406
Locatie (X,Y)	114836, 501237
NOx	4,80 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0 / etmaal	NOx	4,80 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2019_20191018_c53b8fdaa8
Database	versie b429880a81

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Feitelijke situatie (2013) en Beoogde situatie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Cargill B.V.	Eenhoornweg 12, 1531ME Wormer

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242	RU3W10W4HtLC

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
11 maart 2020, 17:53	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verschil
NOx	2.892,78 kg/j	2.923,65 kg/j	30,87 kg/j
NH3	3,63 kg/j	4,13 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste verschil (mol/ha/j)

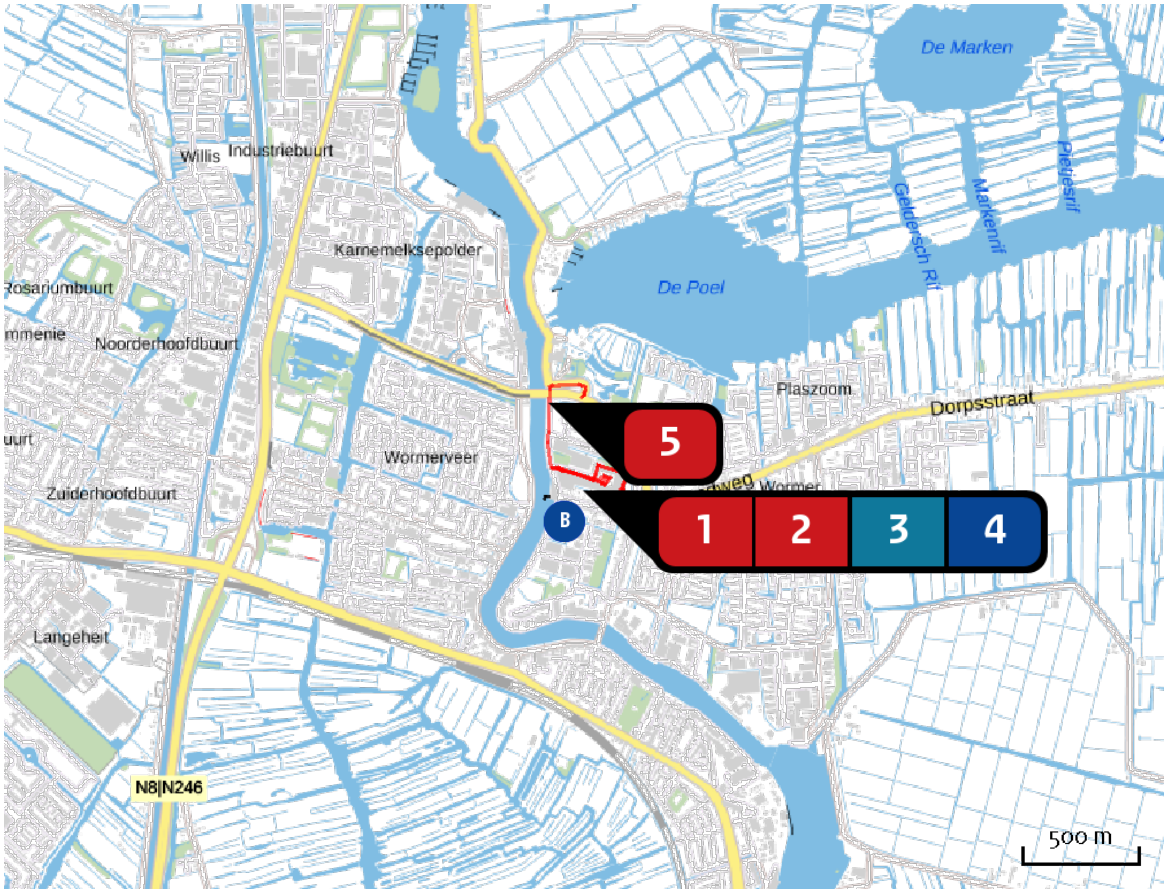
Natuurgebied	Verschil
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	0,00

Toelichting

Verschilberekening van feitelijke situatie (2013) versus beoogde situatie (inclusief toename transport in verband met bestemmingsplanwijziging Zandweg 232 t/m 242).

Locatie

Feitelijke situatie (2013)

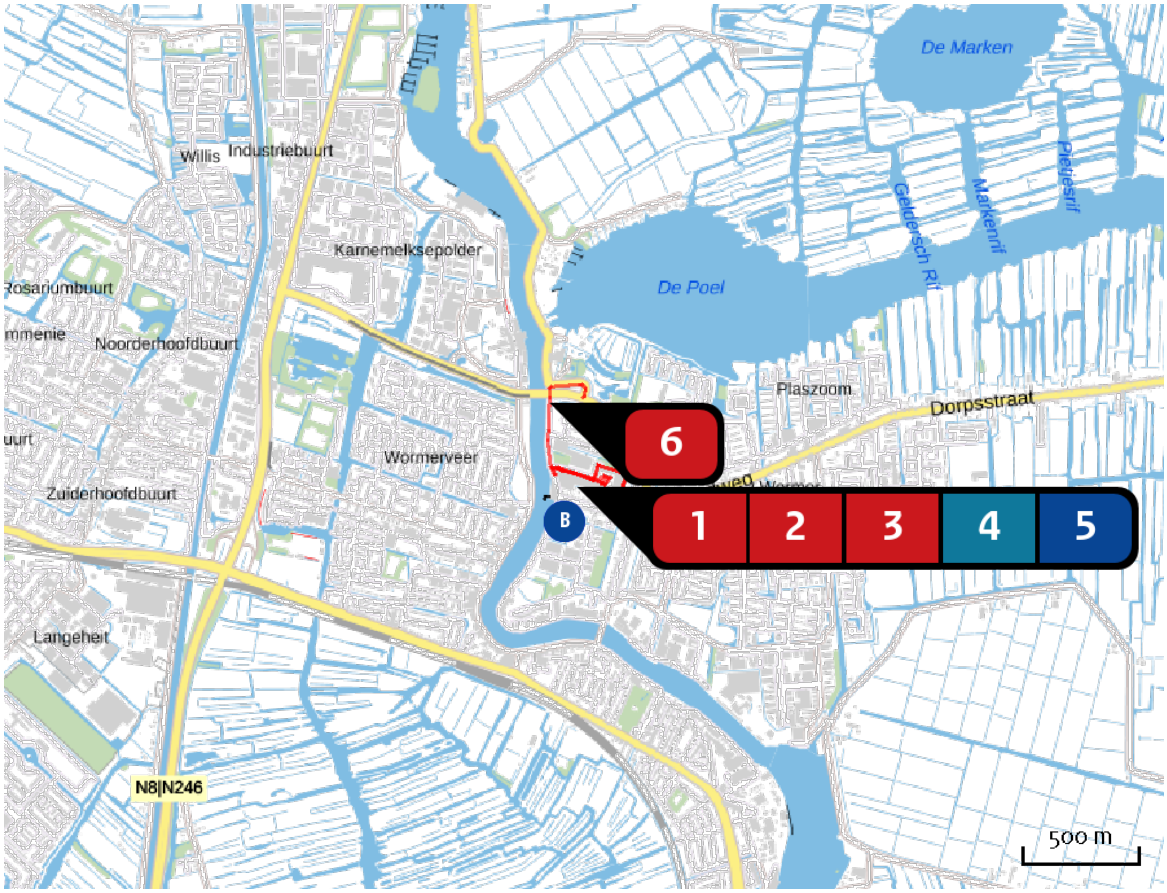


Emissie

Feitelijke situatie (2013)

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Rijlijn 1 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	1,25 kg/j	131,17 kg/j
2		Rijlijn Lab 8 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	11,32 kg/j
3		Stoomketel 1 Energie | Energie	-	2.613,00 kg/j
4		Sleepboot Scheepvaart | Binnenvaart: Aanlegplaats	-	-
5		Rijlijn openbare weg Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	2,29 kg/j	137,29 kg/j

Locatie
Beoogde situatie



Emissie
Beoogde situatie

	Bron Sector	Emissie NH3	Emissie NOx
1	Rijlijn 1 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	1,25 kg/j	131,17 kg/j
2	Rijlijn 406 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,41 kg/j
3	Rijlijn Lab 8 Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	11,32 kg/j
4	Stoomketel 1 Energie | Energie	-	2.613,00 kg/j
5	Sleepboot Scheepvaart | Binnenvaart: Aanlegplaats	-	-
6	Rijlijn openbare weg Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	2,77 kg/j	166,75 kg/j

Resultaten stikstof gevoelige Natura 2000 gebieden (mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	0,32	0,32	0,00	
Polder Westzaan	0,23	0,23	0,00	
Eilandspolder	0,02	0,02	0,00	
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	0,01	0,01	0,00	
Noordhollands Duinreservaat	0,01	0,01	0,00	
Zwanenwater & Pettemerduinen	0,01	0,01	0,00	
Schoorlse Duinen	0,01	0,01	0,00	
Oostelijke Vechtplassen	0,01	0,01	0,00	
Naardermeer	0,01	0,01	0,00	
Kennemerland-Zuid	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten per habitattype (mol/ha/j)

voor de 10 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden met het hoogste resultaat

Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,32	0,32	0,00	
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,18	0,18	0,00	
H91Do Hoogveenbossen	0,06	0,06	0,00	

Polder Westzaan

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,23	0,23	0,00	
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,08	0,08	0,00	
H91Do Hoogveenbossen	0,06	0,06	0,00	
ZGH91Do Hoogveenbossen	0,06	0,06	0,00	
ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,04	0,04	0,00	

Eilandspolder

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,02	0,02	0,00	

Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske

Habitattype	Hectare met hoogste verschil			
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,02	0,02	0,00	
ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,02	0,02	0,00	
H91Do Hoogveenbossen	0,02	0,02	0,00	
ZGH91Do Hoogveenbossen	0,01	0,01	0,00	
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,01	0,01	0,00	
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,01	0,01	0,00	

Noordhollands Duinreservaat

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,01	0,01	0,00	
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,01	0,01	0,00	
H2180A Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
ZGH2180A Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	0,01	0,01	0,00	
H2150 Duinheiden met struikhei	0,01	0,01	0,00	
H2180B Duinbossen (vochtig)	0,01	0,01	0,00	
H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	0,01	0,01	0,00	
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	0,01	0,01	0,00	
H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden)	0,01	0,01	0,00	
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01	0,00	
H2160 Duindoornstruwelen	0,01	0,01	0,00	
H2130C Grijze duinen (heischraal)	0,01	0,01	0,00	
H2190A Vochtige duinvalleien (open water)	0,01	0,01	0,00	
H7210 Galigaanmoerassen	0,01	0,01	0,00	
H6410 Blauwgraslanden	0,01	0,01	0,00	
H2110 Embryonale duinen	0,01	0,01	0,00	
H2140A Duinheiden met kraaihei (vochtig)	0,01	0,01	0,00	
H2120 Witte duinen	0,01	0,01	0,00	

Noordhollands Duinreservaat

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H2140B Duinheiden met kraaihei (droog)	0,01	0,01	0,00	
H2170 Kruipwilgstruwelen	0,01	0,01	0,00	

Zwanenwater & Pettemerduinen

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,01	0,01	0,00	
H2150 Duinheiden met struikhei	0,01	0,01	0,00	
ZGH2170 Kruipwilgstruwelen	0,01	0,01	0,00	
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
H2140B Duinheiden met kraaihei (droog)	0,01	0,01	0,00	
H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	0,01	0,01	0,00	
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01	0,00	
H2120 Witte duinen	0,01	0,01	0,00	
H2180B Duinbossen (vochtig)	0,01	0,01	0,00	

Schoorlse Duinen

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,01	0,01	0,00	
H2140A Duinheiden met kraaihei (vochtig)	0,01	0,01	0,00	
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
H2120 Witte duinen	0,01	0,01	0,00	
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01	0,00	
H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	0,01	0,01	0,00	
ZGH2130B Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01	0,00	
H2170 Kruipwilgstruwelen	0,01	0,01	0,00	
H2180B Duinbossen (vochtig)	0,01	0,01	0,00	
H2140B Duinheiden met kraaihei (droog)	0,01	0,01	0,00	
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	0,01	0,01	0,00	
H2150 Duinheiden met struikhei	0,01	0,01	0,00	
H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen	0,01	0,01	0,00	
H2110 Embryonale duinen	0,01	0,01	0,00	

Oostelijke Vechtplassen

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H91D0 Hoogveenbossen	0,01	0,01	0,00	
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,01	0,01	0,00	

Naardermeer

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,01	0,01	0,00	
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,01	0,01	0,00	
H91D0 Hoogveenbossen	0,01	0,01	0,00	
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,01	0,01	0,00	
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,01	0,01	0,00	
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,01	0,01	0,00	

Kennemerland-Zuid

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
H2180B Duinbossen (vochtig)	0,01	0,01	0,00	
ZGH2130A Grijze duinen (kalkrijk)	0,01	0,01	0,00	
H2180A Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,01	0,01	0,00	
ZGH2160 Duindoornstruwelen	0,01	0,01	0,00	
H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	0,01	0,01	0,00	
H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen	0,01	0,01	0,00	
H2120 Witte duinen	0,01	0,01	0,00	
H2170 Kruipwilgstruwelen	0,01	0,01	0,00	
H2180C Duinbossen (binnenduinrand)	0,01	0,01	0,00	
H2160 Duindoornstruwelen	0,01	0,01	0,00	
ZGH2180A Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01	0,00	
H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	0,01	0,01	0,00	
H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	0,01	0,01	0,00	
ZGH2120 Witte duinen	0,01	0,01	0,00	
H2190A Vochtige duinvalleien (open water)	0,01	0,01	0,00	
H2140B Duinheiden met kraaihei (droog)	0,01	0,01	0,00	
ZGH2190A Vochtige duinvalleien (open water)	0,01	0,01	0,00	

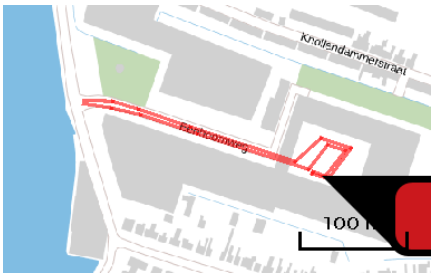
Kennemerland-Zuid

Habitattype	Hectare met hoogste verschil Situatie 1	Situatie 2	Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
ZGH2130B Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01	0,00	
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01	0,00	
H2150 Duinheiden met struikhei	0,01	0,01	0,00	
H9999:88 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H2130C;H2130B).	0,01	0,01	0,00	
H2110 Embryonale duinen	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

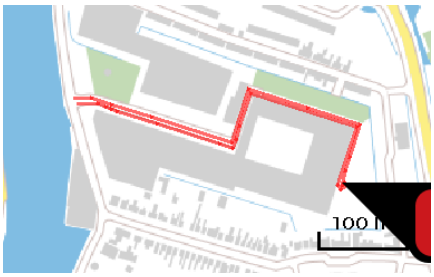
Emissie (per bron)

Feitelijke situatie (2013)



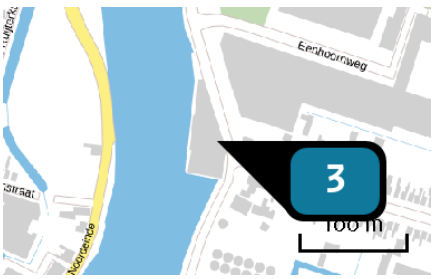
Naam	Rijlijn 1
Locatie (X,Y)	115049, 501197
NOx	131,17 kg/j
NH3	1,25 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	79,0 / etmaal	NOx	131,17 kg/j
			NH3	1,25 kg/j

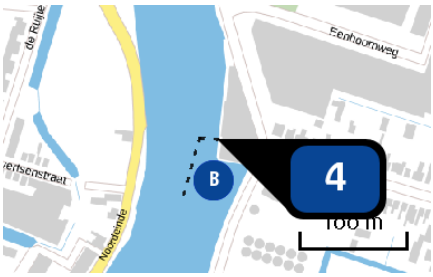


Naam	Rijlijn Lab 8
Locatie (X,Y)	115130, 501172
NOx	11,32 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 / etmaal	NOx	11,32 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



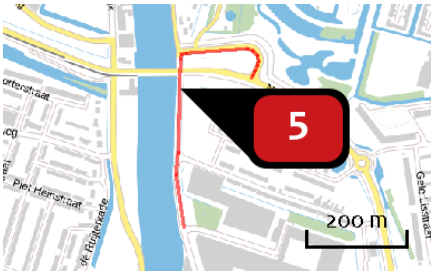
Naam	Stoomketel 1
Locatie (X,Y)	114841, 501154
Uitstoothoogte	8,0 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	2.613,00 kg/j



Naam	Sleepboot
Locatie (X,Y)	114812, 501143

Scheepstype	Omschrijving	Verblijftijd (u/bezoek)	Stof	Emissie
BO1	Sleepboot	1		

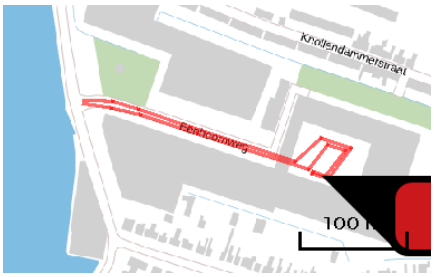
Vaarroute binnengaats	Scheepstype	Richting	Type vaarweg	Aantal vaarbewegingen (/j)	Percentage geladen
B	Duwstel - BO1 (5,2 x 55 m)	Aanmerend	CEMT_Va	365	50
	Duwstel - BO1 (5,2 x 55 m)	Vertrekkend	CEMT_Va	365	0



Naam	Rijlijn openbare weg
Locatie (X,Y)	114813, 501545
NOx	137,29 kg/j
NH3	2,29 kg/j

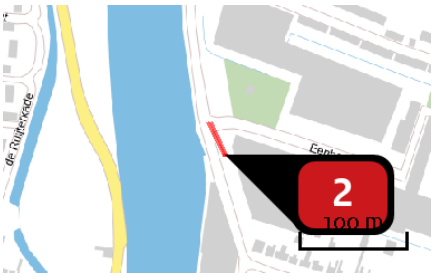
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	158,0 / etmaal	NOx NH3	132,21 kg/j 2,17 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH3	5,07 kg/j < 1 kg/j

Emissie (per bron)
Beoogde situatie



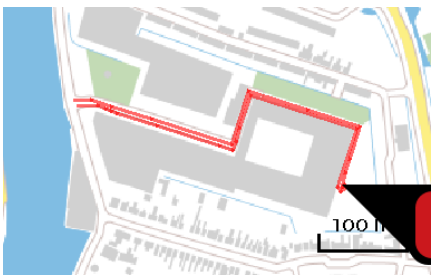
Naam	Rijlijn 1
Locatie (X,Y)	115049, 501197
NOx	131,17 kg/j
NH3	1,25 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	79,0 / etmaal	NOx	131,17 kg/j
			NH3	1,25 kg/j



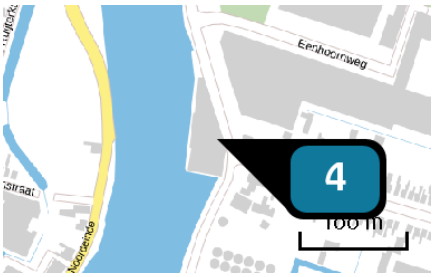
Naam	Rijlijn 406
Locatie (X,Y)	114838, 501236
NOx	1,41 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0 / etmaal	NOx	1,41 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

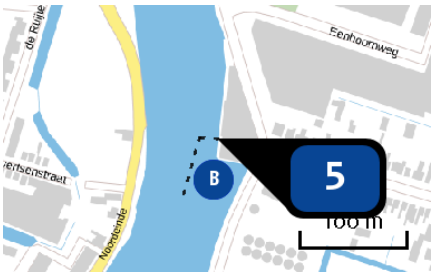


Naam	Rijlijn Lab 8
Locatie (X,Y)	115130, 501172
NOx	11,32 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 / etmaal	NOx	11,32 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



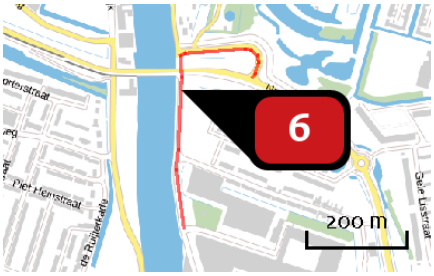
Naam	Stoomketel 1
Locatie (X,Y)	114841, 501154
Uitstoothoogte	8,0 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Standaard profiel industrie
NOx	2.613,00 kg/j



Naam	Sleepboot
Locatie (X,Y)	114812, 501143

Scheepstype	Omschrijving	Verblijftijd (u/bezoek)	Stof	Emissie
BO1	Sleepboot	1		

Vaarroute binnengaats	Scheepstype	Richting	Type vaarweg	Aantal vaarbewegingen (/j)	Percentage geladen
B	Duwstel - BO1 (5,2 x 55 m)	Aanmerend	CEMT_Va	365	50
	Duwstel - BO1 (5,2 x 55 m)	Vertrekkend	CEMT_Va	365	0



Naam	Rijlijn openbare weg
Locatie (X,Y)	114816, 501543
NOx	166,75 kg/j
NH3	2,77 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	194,0 / etmaal	NOx NH3	161,70 kg/j 2,65 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH3	5,05 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2019A_20200211_3b24c29c22
Database	versie 2019A_20200226_89548b118c

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A

Bijlage 4 Aerius-berekening slopen woningen

Arbo
Asbest
Bodem
Energie
Geluid
Kwaliteit
Lucht
Milieu
Veiligheid
Water

Cargill B.V.
T.a.v. de heer F. Lakeman
Eenhoornweg 12
1531 ME WORMER

Amersfoort, 7 november 2019

Ons kenmerk: 1068.02/3711210DB03 VERSIE SLOPEN/MVS/amv
Betreft: milieuzonering Zandweg 232 tot en met 242

Geachte heer Lakeman,

Hierbij ontvangt u de uitkomsten van de berekeningen ter vaststelling van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen activiteiten van Cargill B.V. aan de Eenhoornweg 12 te Wormer.

Inleiding
In het kader van de wijziging bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242 is nagegaan of het planvoornemen leidt tot een toename van de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Om dit te bepalen is een verspreidingsberekening uitgevoerd met het rekeninstrument AERIUS Calculator 2019. Op basis van gegevens die Cargill B.V. heeft aangeleverd is de berekening uitgevoerd waarbij de sloop van de bestaande woningen en het kantoorgebouw van Cargill binnen het plangebied plaatsvindt.

U heeft KWA Bedrijfsadviseurs B.V. (verder KWA) verzocht de berekening uit te voeren betreffende stikstofdepositie.

In voorliggende brief wordt uiteengezet hoe de uitgangsgegevens van de berekening zijn bepaald en wordt geconcludeerd wat de consequenties zijn van de rekenresultaten. In bijlage 1 bij deze brief is de rapportage gevoegd die wordt geproduceerd door de rekentool AERIUS Calculator 2019.

Wetgeving
Volgens de Wet natuurbescherming dienen nieuwe activiteiten te worden getoetst op hun effect op Natura-2000. Sinds 29 mei 2019 mag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis voor toestemming voor activiteiten worden gebruikt. Alle plannen die leiden tot een toename hebben een passende beoordeling en een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming nodig.

Op dit moment is het beleid ten aanzien van stikstofdepositie nog niet vastgesteld door de overheid. Door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is aangegeven dat projecten in principe vergunbaar zijn indien er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ten gevolge van het project (stikstofdepositie < 0,00 mol N/ha/jaar).

Normec ISO 9001
ISO 9001

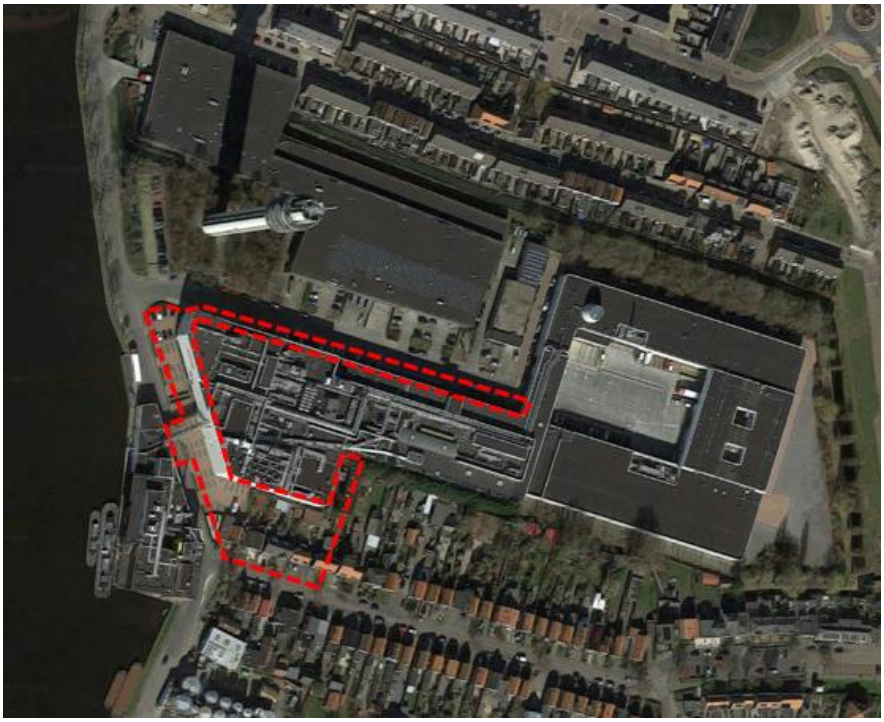
KWA Bedrijfsadviseurs B.V.
Regentesselaan 2
Postbus 1526
3800 BM Amersfoort

t 033 422 13 30/71
f 033 422 13 99
e milieu@kwa.nl
Rabobank Amersfoort
NL86RABO0372977669
KvK Gooi en Eemland 32069286

www.kwa.nl

Berekening slopen bestaande woningen in het plangebied
Het plangebied bevindt zich aan de Zandweg te Wormer. De locatie waar de sloopactiviteiten plaatsvinden is in figuur 1 weergegeven.

Figuur 1: ligging plangebied (slooplocatie betreft de woningen binnen de rode contour)



Invoergegevens
Voor het slopen van de woningen zal gebruik worden gemaakt van vrachtwagens om materialen af te voeren, een graafmachine voor het slopen van de woningen en een laadschop voor het vullen van de vrachtwagens.

Voor het berekenen van de stikstofdepositie is gebruikgemaakt van AERIUS Calculator 2019.

Mobiele werktuigen
De mobiele werktuigen die voor het bouwen van opslagtanks worden gebruikt zijn in tabel 1 weergegeven. Het aantal mobiele werktuigen en de draaiuren zijn aangeleverd door Cargill. Voor het bronvermogen, bouwjaar en de belasting van de mobiele werktuigen is gebruikgemaakt van de brongegevens in AERIUS Calculator 2019.

Tabel 1: invoergegevens mobiele werktuigen

	Aantal	Looptijd (dagen)	Vermogen (kW)	Brandstof	Belasting %	Bouwjaar
Graafmachine	1	10, 6 uur per dag	100	Diesel	50	2015
Laadschop	1	10, 3 uur per dag	100	Diesel	50	2015

Transport over de weg
Het aantal voertuigen dat nodig is voor het aanvoeren van de bouwmaterialen en afvoeren van afvalstromen is per categorie in tabel 2 weergegeven. Het vervoer over de weg is middels een lijnbron in AERIUS-Calculator ingevoerd.

Tabel 2: aantal voertuigen en aantal bewegingen per jaar

Categorie	Aantal voertuigen per etmaal	Aantal bewegingen totaal
Zwaar vrachtverkeer, afvoer materiaal	6	60

De berekening voor het slopen (opgenomen in bijlage 1) levert geen depositieresultaten op boven 0,00 mol N/ha/j. Hiermee is het slopen vergunbaar, er is geen sprake van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Met vriendelijke groet,
KWA Bedrijfsadviseurs B.V.

Ing. Martin van der Slik
Senior adviseur milieu
t 033 422 13 87
e mvs@kwa.nl

Bijlage: AERIUS-berekening slopen

Bijlage 1: AERIUS-berekening slopen

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Sloop situatie Zandweg

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Cargill B.V.	Regentesselaan, 3818HJ Amersfoort

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242	RyC5DzcQ7NcM

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
06 november 2019, 07:55	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	39,43 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

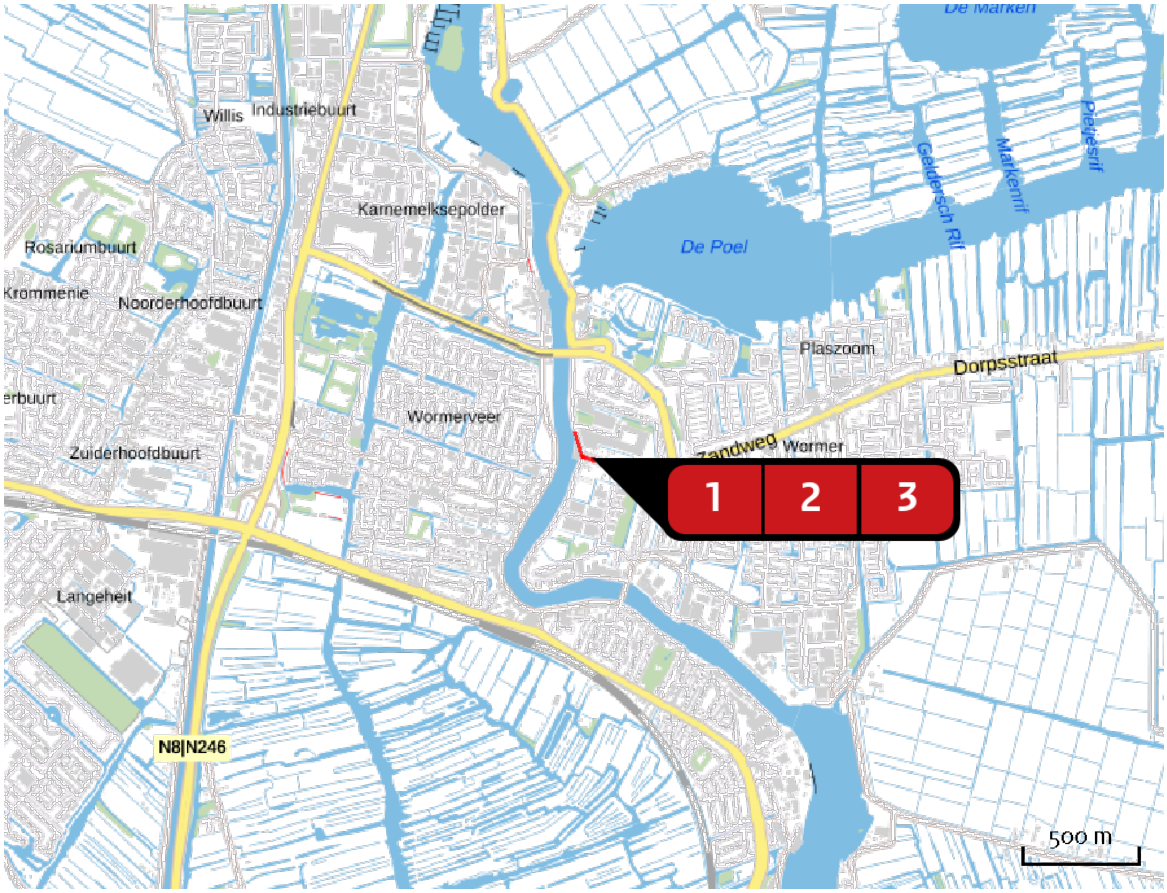
Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

AERIUS-berekening slopen. Inzet materieel als het hele jaar in bedrijf (in verband met bestemmingsplanwijziging Zandweg 232 t/m 242).

Locatie

Sloop situatie Zandweg



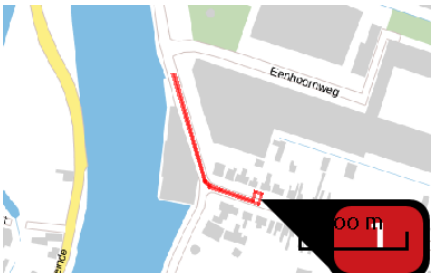
Emissie

Sloop situatie Zandweg

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Afvoer sloopmateriaal Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,93 kg/j
2		Graafmachine Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	-	22,50 kg/j
3		Laadschop Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	-	15,00 kg/j

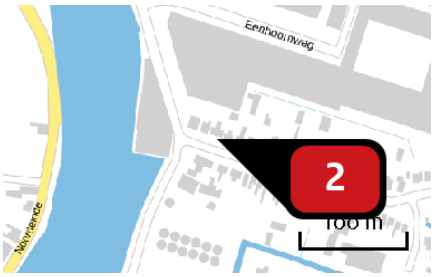
Emissie (per bron)

Sloop situatie Zandweg



Naam: Afvoer sloopmateriaal
Locatie (X,Y): 114908, 501124
NOx: 1,93 kg/j
NH3: < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1.250,0 / jaar	NOx	1,93 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam: Graafmachine
Locatie (X,Y): 114891, 501136
NOx: 22,50 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine		4,0	4,0	0,0	NOx	22,50 kg/j

Naam: Laadschop
Locatie (X,Y): 114908, 501132
NOx: 15,00 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Laadschop		4,0	4,0	0,0	NOx	15,00 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2019_20191018_c53b8fdaa8
Database	versie b429880a81

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Sloop situatie Zandweg

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Cargill B.V.	Eenhoornweg 12, 1531ME Wormer

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Bestemmingsplan Zandweg 232 tot en met 242	RkybsBpGsuAu

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 september 2020, 09:10	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	45,29 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

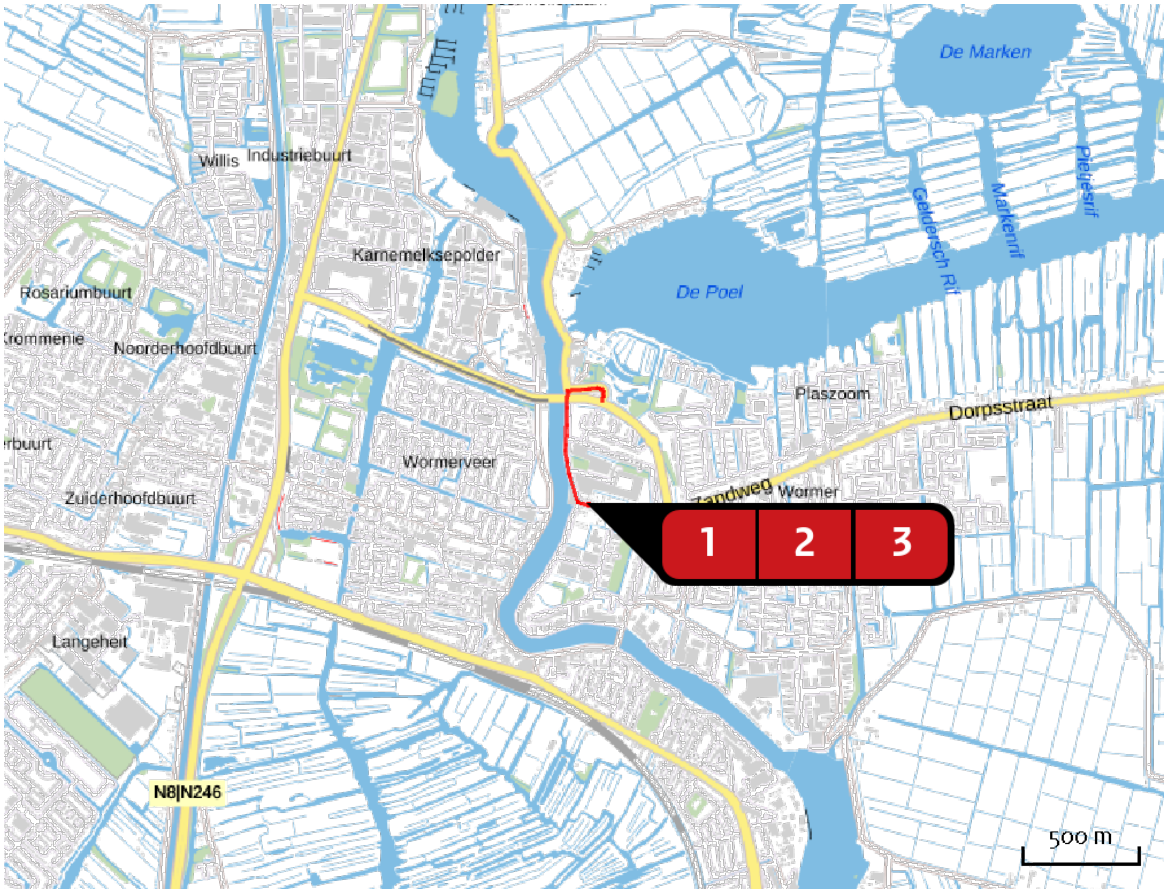
Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

AERIUS-berekening slopen. Inzet materieel als het hele jaar in bedrijf (in verband met bestemmingsplanwijziging Zandweg 232 t/m 242).

Locatie

Sloop situatie Zandweg



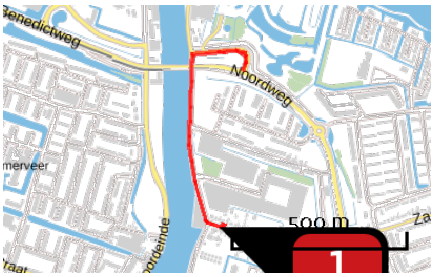
Emissie

Sloop situatie Zandweg

	Bron Sector	Emissie NH3	Emissie NOx
1	Afvoer sloopmateriaal Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	7,79 kg/j
2	Graafmachine Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	-	22,50 kg/j
3	Laadschop Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	-	15,00 kg/j

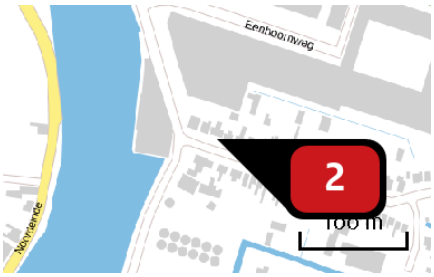
Emissie (per bron)

Sloop situatie Zandweg



Naam: Afvoer sloopmateriaal
Locatie (X,Y): 114895, 501123
NOx: 7,79 kg/j
NH3: < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1.250,0 / jaar	NOx	7,79 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam: Graafmachine
Locatie (X,Y): 114891, 501136
NOx: 22,50 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine		4,0	4,0	0,0	NOx	22,50 kg/j

Naam: Laadschop
Locatie (X,Y): 114908, 501132
NOx: 15,00 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Laadschop		4,0	4,0	0,0	NOx	15,00 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2019A_20200805_f3dee6357e
Database	versie 2019A_20200805_f3dee6357e

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A

Bijlage 5 Verkennend bodemonderzoek

RAPPORT
Verkennend bodemonderzoek
Zandweg 232-242 te Wormer

Opdrachtgever
BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel

Projectnummer
Aeres Milieu projectnummer AM18032

Status rapport
Definitief

Autorisatie

Opsteller rapport:	paraaf	datum
Dhr. M. Vrolix bc.		15 maart 2018
Kwaliteitscontrole:	paraaf	datum
Ing. T.K.P.G. Thijssen		15 maart 2018

Contactgegevens
Aeres Milieu B.V.
Noordhoven 4
6042 NW ROERMOND
(t) 0475 – 320 000
e-mail: info@aeres-milieu.nl
www.aeres-milieu.nl

2001+2002+2018

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING RESULTATEN **2**

1. INLEIDING **4**

2. VOORONDERZOEK **5**
2.1 Inleiding ... *5*
2.2 Topografische beschrijving ... *5*
2.3 Historisch overzicht en omgeving ... *6*
2.4 Dossieronderzoek ... *7*
2.5 Bodemopbouw en geo(hydro)logie ... *7*
2.6 Beschrijving van de onderzoekslocatie ... *8*
2.7 Asbest ... *8*
2.8 Onderzoekshypothese ... *9*

3. ONDERZOEKSSTRATEGIE **10**
3.1 Inleiding ... *10*
3.2 Onderzoeksstrategie ... *10*
3.3 Onderzoeksstrategie verkennend onderzoek asbest (NEN 5707) ... *10*

4. VELDWERKZAAMHEDEN **12**
4.1 Algemeen ... *12*
4.2 Grondbemonstering ... *12*
4.3 Grondwatermonstername ... *13*

5. LABORATORIUMONDERZOEK **14**
5.1 Algemeen ... *14*
5.2 Grond(meng)monster(s) ... *14*
5.3 Analyseresultaten grond(meng)monsters ... *14*
5.3.1 Toetsing van de gestelde hypothese ... *16*
5.4 Analyseresultaten grondwatermonster(s) ... *18*
5.4.1 Toetsing van de gestelde hypothese ... *18*

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN **19**

Bijlagen:

1 Topografische en kadastrale overzichtskaart
2 Foto's onderzoekslocatie
3 Situatietekening onderzoekslocatie met boorpunten
4 Boorprofielen en zintuiglijke waarnemingen
5 Verklaring veldmedewerker
6 Analyseresultaten grond(meng)monster(s) met achtergrond- en interventiewaarden
7 Analyseresultaten asbest in grond(meng)monster(s)
8 Analyseresultaten grondwatermonster(s) met streef- en interventiewaarden
9 Omgevingsrapportage Omgevingsdienst IJmond

SAMENVATTING RESULTATEN

Algemeen

Projectnummer	: AM18032
Soort onderzoek	: Verkennend bodemonderzoek
Adres onderzoekslocatie	: Zandweg 232-242, Wormer
Gemeente	: Wormerland
Kadastrale registratie	: gemeente Wormerland, sectie nrs. 1680, 1723, 1851, 1852, 4163 (ged.) en 4370
Coördinaten	: X = 114.895 / Y = 501.150
Oppervlakte	: circa 1800 m^2
Aanleiding onderzoek	: Bestemmingsplanwijziging naar bedrijf
Opdrachtgever	: BRO

Onderzoekshypothese

Hypothese conform NEN 5740	: onverdacht
Hypothese conform NEN 5707	: verdacht

Onderzoeksopzet

Boringen tot 0,5 m-mv.	: 8
Boringen tot 2,0 m-mv.	: 2
Peilbuizen	: 1

Zintuiglijke waarnemingen

Bovengrond (0,0-0,5 m-mv.)	: boorpunt 5; zwak baksteenhoudend, verder geen bijzonderheden
Ondergrond (0,5-2,0m-mv.)	: geen bijzonderheden
Grondwater	: geen bijzonderheden

Laboratoriumonderzoek

Asbest	: geen verhogingen
Bovengrond (0-0,5 m-mv.)	: licht verhoogd met zware metalen en PAK, boorpunt 5 tevens sterk verhoogd met koper en zink
Ondergrond (0,5-2,0 m-mv.)	: licht verhoogd met PAK, minerale olie en enkele zware metalen; matig verhoogd met lood en sterk verhoogd met barium, koper en zink
Grondwater	: licht verhoogd met barium en naftaleen

Conclusie en aanbevelingen

In opdracht van BRO heeft Aeres Milieu B.V. in februari-maart 2018 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op een locatie gelegen aan de Zandweg 232-242 te Wormer.

Ter plaatse is tevens een asbest in de grond onderzoek uitgevoerd. Tijdens de maaiveldinspectie zijn op het maaiveld en op de zichtbare zijden van de bebouwing geen asbestverdachte materialen waargenomen. Behoudens enkele baksteenresten zijn in het uitkomende bodemmateriaal geen bijzonderheden waargenomen. Bij de analyses is geen verhoogd gehalte aan asbest vastgesteld. De grond binnen de onderzoekslocatie is onverdacht op het voorkomen van asbest.

Uit de analyseresultaten blijkt dat de bovengrond licht verhoogd is met enkele zware metalen en PAK. Ter plaatse van boorpunt 5 (westelijk nabij nr. 242) is een sterke verhoging met koper en zink vastgesteld. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehaltes aan enkele zware metalen, PAK en minerale olie, een matig verhoogd gehalte aan koper en een sterk verhoogd gehalte aan barium, koper en zink vastgesteld. Het freatisch grondwater is licht verhoogd met barium en naftaleen.

De resultaten van dit bodemonderzoek geven aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de aard en de omvang van de sterke verontreiniging met zware metalen. Nabij boorpunt 5 is een horizontale en verticale afperking noodzakelijk. In de ondergrond is tevens een sterke verhoging met enkele zware metalen aanwezig. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij toekomstig grondverzet. Mogelijk zijn sanerende maatregelingen noodzakelijk.

De aangetroffen verhogingen in de grond leveren beperkingen op ten aanzien van het (her)gebruik van de grond. Ten aanzien van hergebruik van deze grond elders is het Besluit Bodemkwaliteit en de bodembeheernota van de regio Waterland van toepassing.

Het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie is niet multifunctioneel toepasbaar. Het wordt daarom afgeraden het freatisch grondwater te gebruiken voor consumptie, besproeiing of proceswater.

1. INLEIDING

In opdracht van BRO heeft Aeres Milieu B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie:

Adres onderzoekslocatie	: Zandweg 232-242, Wormer
Gemeente	: Wormerland
Kadastrale registratie	: gemeente Wormerland, sectie nrs. 1680, 1723, 1851, 1852, 4163 (ged.) en 4370
Oppervlakte	: circa 1.800 m^2
Huidig gebruik van de locatie	: woningen met tuin

Dit bodemonderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van de NEN 5740. Het verkennend bodemonderzoek bestaat uit een vooronderzoek naar de historie en bodemgesteldheid van de onderzoekslocatie en aanvullend hierop een bodemonderzoek op het perceel.

Aanleiding
De aanleiding voor het laten uitvoeren van dit bodemonderzoek is de voorgenomen bestemmingsplanwijziging van wonen naar bedrijf (kantoor) van de betreffende percelen.

Doel
Het doel van het verkennend onderzoek is, middels een steekproef, het vaststellen van de actuele bodemkwaliteit ter plaatse. Het onderzoek is niet bedoeld om een exacte aard en omvang van een eventuele verontreiniging aan te geven.

Onderzoek
Aeres Milieu B.V. heeft geen binding met de opdrachtgever en de onderzoekslocatie anders dan als onafhankelijk onderzoeksbureau.

In hoofdstuk 2 is het vooronderzoek en de daaruit volgende onderzoekshypothese beschreven. Naar aanleiding van de opgestelde hypothese wordt in hoofdstuk 3 de onderzoeksstrategie opgesteld. In hoofdstuk 4 worden de veldwerkzaamheden (grond- en grondwateronderzoek) beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de laboratoriumwerkzaamheden en de onderzoeksresultaten. Het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 6, waarin de conclusies en enkele aanbevelingen staan beschreven.

Bemonstering en laboratoriumonderzoek vonden plaats in februari 2018. De chemische analyses zijn uitgevoerd door ALcontrol Laboratories BV te Rotterdam. ALcontrol is geaccrediteerd volgens de door de Raad voor Accreditatie gestelde criteria voor Testlaboratoria conform ISO/IEC 17025. Alle analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatie Schema 3000 (AS3000).

Het onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden (opzet conform NEN5740 en interpretatie aan de hand van de Leidraad Bodembescherming).

Opgemerkt wordt dat bij een verkennend bodemonderzoek sprake is van een steekproefsgewijze bemonstering en het nemen van een beperkt aantal monsters. De mogelijkheid blijft daarom bestaan dat puntverontreinigingen, welke niet voortkomen uit het historisch onderzoek, niet door het onderzoek worden aangetoond. Daarnaast blijft het mogelijk dat lokale afwijkingen in de samenstelling van het bodemmateriaal voorkomen. Tot slot wordt erop gewezen dat het uitgevoerde bodemonderzoek een momentopname is.

Het bovenstaande betekent dat Aeres Milieu op voorhand geen aansprakelijkheid accepteert voor maatregelen of mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Aeres Milieu uitgevoerde bodemonderzoek neemt. Tevens wordt opgemerkt dat Aeres Milieu voor het verkrijgen van de voor het historisch onderzoek noodzakelijke informatie (mede) afhankelijk is van externe bronnen. Voor Aeres Milieu is niet te verifiëren of deze bronnen altijd volledig en zonder fouten zijn. Hierdoor kan Aeres Milieu niet instaan voor de juistheid en volledigheid van de verzamelde historische informatie.

2. VOORONDERZOEK

2.1 Inleiding

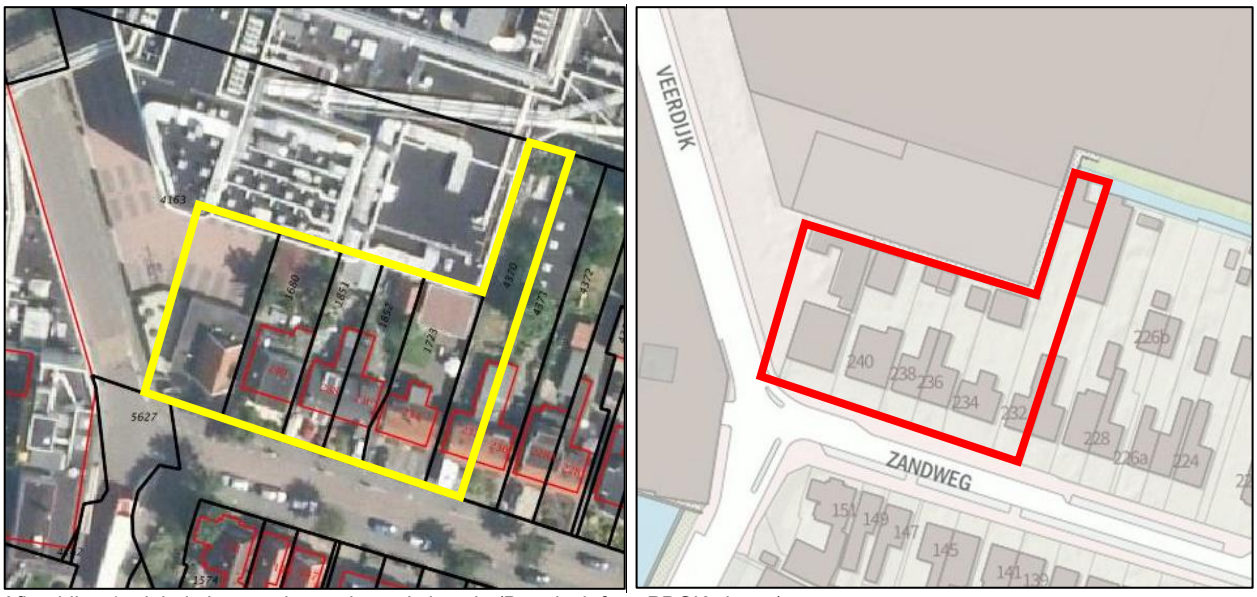
Conform het onderzoeksprotocol NEN 5725 is ten behoeve van de bepaling van de onderzoeksstrategie op onderhavige locatie een vooronderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit vooronderzoek zijn opgenomen in voorliggend hoofdstuk. De in paragraaf 2.1 t/m 2.6 opgenomen informatie is afkomstig van/uit:

- Terreininspectie;
- Het kadaster;
- Omgevingsdienst IJmond;
- Het Bodemloket;
- Topotijdreis.nl.

In principe richt het vooronderzoek zich op alle percelen waarop het onderzoek betrekking heeft én de direct hieraan grenzende percelen. Indien een direct aangrenzend perceel smal (< 10 m breed) is, worden ook de percelen hier weer aan grenzend meegenomen.

Indien de aangrenzende percelen groot zijn, wordt alleen het gedeelte van deze percelen binnen 25 meter vanaf de grens van de bodemonderzoekslocatie in beschouwing genomen, tenzij er aanleiding bestaat toch het gehele perceel te onderzoeken.

Op onderstaande luchtfoto is de globale begrenzing van de onderzoekslocatie weergegeven.



Afbeelding 1: globale begrenzing onderzoekslocatie (Bron luchtfoto: PDOK-viewer)

2.2 Topografische beschrijving

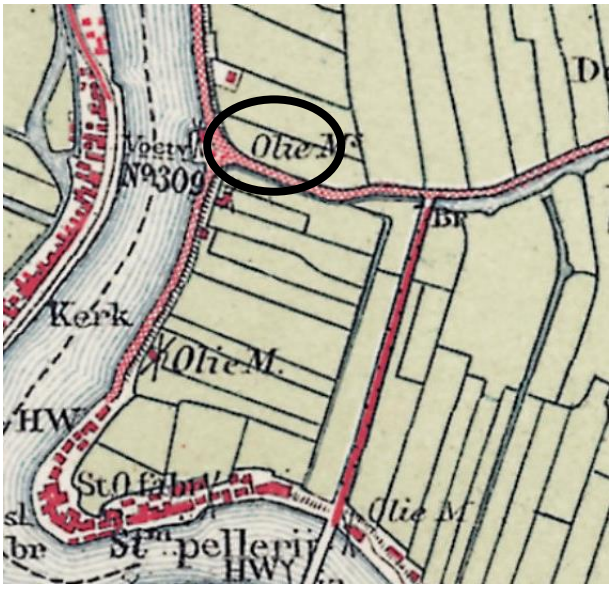
De onderzoekslocatie ligt westelijk binnen het stedelijk gebied en ten zuiden van de fabriek van Cargill aan de Veerdijk. De panden betreffen de Zandweg 232-242 (en voormalig nr. 242, een kantoorpand) te Wormer. Kadastraal is de locatie bekend als gemeente gemeente Wormerland, sectie nrs. 1680, 1723, 1851, 1852, 4163 (ged.) en 4370. De coördinaten volgens het R.D. stelsel zijn X = 114.895 / Y = 501.150. Zie bijlage 1 voor een topografisch overzicht en kadastrale kaart.

2.3 Historisch overzicht en omgeving

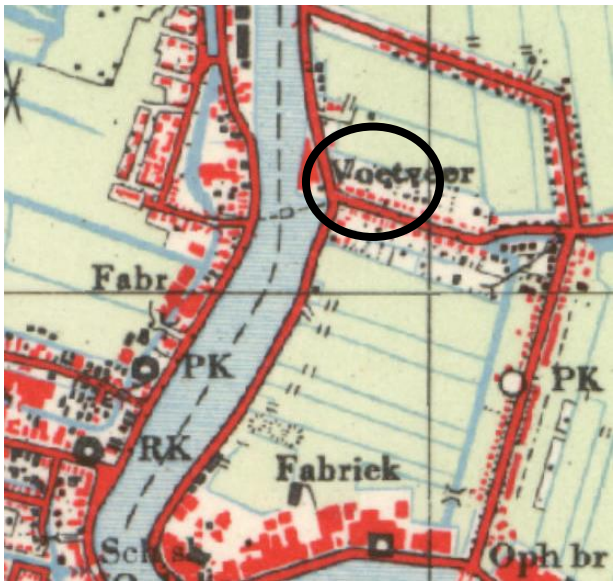
Uit kaartmateriaal van de geraadpleegde historische kadasterkaarten [www.topotijdreis.nl] is af te leiden dat de onderzoekslocatie tot de jaren ’50 ongebouwd was. De zandweg is al aanwezig maar alleen nabij de Zaan is bebouwing zichtbaar. In 1928 richtte Gerkens in oliezaadverwerkend bedrijf ‘De Mol’ een olieraffinaderij op. Vanaf de jaren ’50 zijn aan beide zijden van de Zandweg woningen met bijgebouwen aanwezig.

In de jaren ’60 schakelt Gerkens over tot productie van cacaoboter- en poeder. Omstreeks 1979 wordt noordelijk van de huidige onderzoekslocatie een bedrijf opgericht (cacao- en chocoladefabriek van Gerkens). Tussen het bedrijf en de woningen is een sloot aanwezig. Dit bedrijf is in 1987 overgenomen door het huidige Cargill. *[http://www.wormerlander.nl/]*

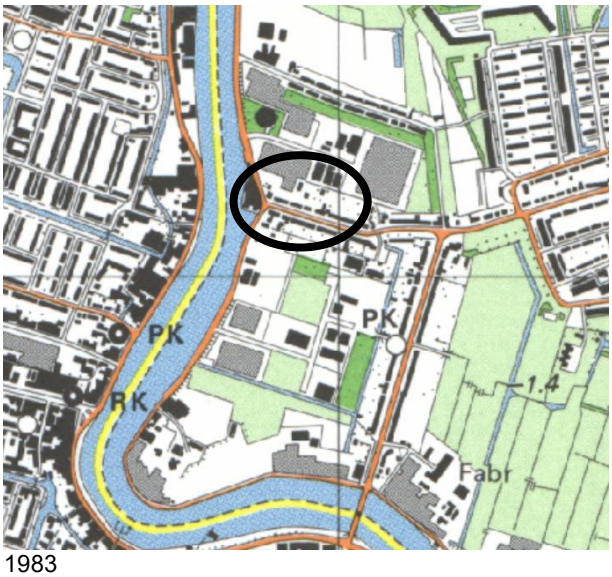
Het bedrijf breidt door de jaren heen uit. Omstreeks 2010 is direct ten noorden van de huidige onderzoekslocatie het pand gesloopt en vinden grondwerken met nieuwbouw plaats. Omstreeks 2012 is westelijk van Cargill en nabij het bestaande kantoorpand aan de Zandweg nr. 242 een parkeerterrein aangelegd. Verder zijn geen wijzigingen zichtbaar binnen het plangebied.



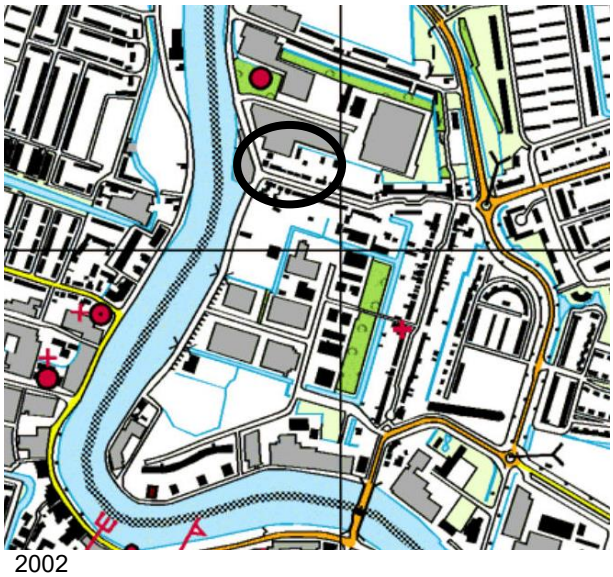
1930

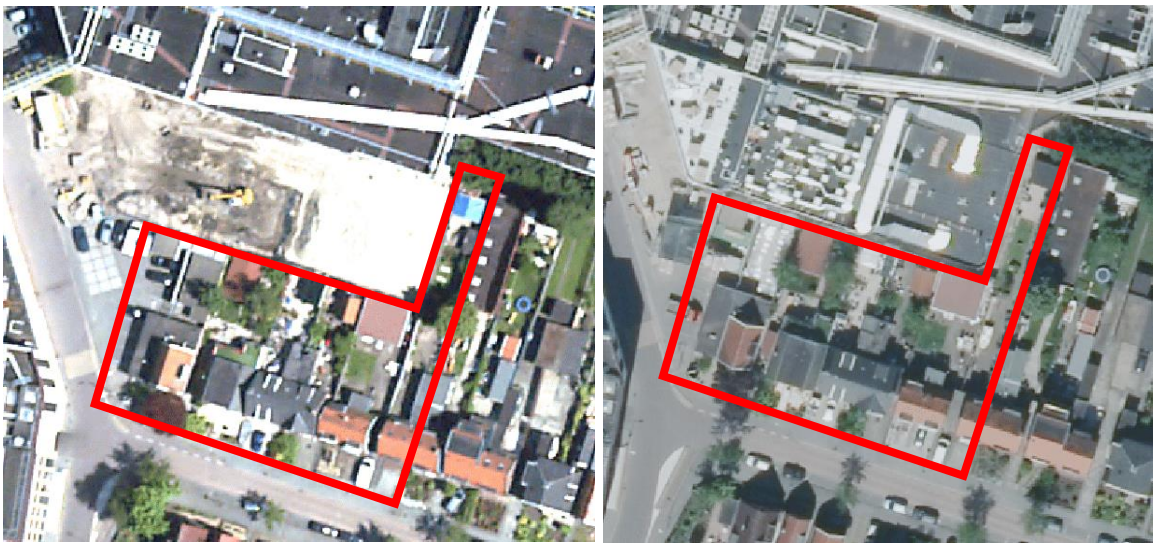


1950



1983


2002



2010 2011
Afbeelding 2: geraadpleegde historische kaarten en luchtfoto's (bron kaarten: topotijdreis.nl en provincie Noord Holland)

2.4 Dossieronderzoek

Op 22 januari 2018 is bij omgevingsdienst IJmond een online rapportage met de historische bodeminformatie opgevraagd. Dit rapport is in bijlage 9. Hieronder is een samenvatting weergegeven. Ten behoeve het verkennend bodemonderzoek en de geplande bestemmingswijziging zijn geen bouwdossiers ingezien/ter beschikking gesteld. Bij het Bodemloket zijn geen gegevens over de locatie beschikbaar.

Ter plaatse heeft in het verleden nog geen verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. Op de locatie heeft, voor zover bekend, geen bovengrondse of ondergrondse opslag van oliehoudende producten plaatsgevonden. Op de onderzoekslocatie zelf zijn niet eerder bodemonderzoeken uitgevoerd. In de directe omgeving zijn de in onderstaande tabel weergegeven bodemonderzoeken uitgevoerd.

Dossiernummer	**Bijzonderheden**
AA088005053 Veerdijk 82 (Cargill Cacao bv) 2008-2011	Ter plaatse van het industrieterrein zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. De recentste onderzoeken dateren van 2009 door Oranjewoud. In 2010-2011 heeft een sanering plaatsgevonden ten behoeve van het nieuwe industriepand direct ten noorden van het plangebied. Ter plaatse van een voormalige sloot is minerale olie, zink, lood, nikkel en PAK sterk verhoogd aanwezig. Tevens is asbest aangetroffen. De verontreinigde grond is deels ontgraven (ca. 430 m^3) en gedeeltelijk (ca. 175 m^3) herschikt op het terrein. Hierop is een leeflaag aangebracht met signaleringsdoek. Deze verontreiniging ligt onder de nieuwbouw op perceel F 4163.
AA088000103 Zandweg 143-145 1999-2000 / 2008	Geen vervolgonderzoek nodig want de gedempte sloot aan de zuidzijde van de percelen is reeds gesaneerd. De bleekaarde is afgevoerd.
NZ088000071 NZ088000140 Zandweg 228 21-06-2013	Ter plaatse van de weg is door Oranjewoud een onderzoek uitgevoerd (262369-54). In de grond zijn licht tot sterk verhoogde gehalten met metalen aangetroffen. Omdat ter plaatse werkzaamheden aan een leiding plaatsvonden, is hiervoor een BUS-melding gedaan (tijdelijke uitname).

Tabel 2.1: Overzicht uitgevoerde bodemonderzoeken

2.5 Bodemopbouw en geo(hydro)logie

Ter plaatse van de onderzoekslocatie is een kleiige (humeuzere boven)grond te verwachten op een veenpakket. De bodemopbouw van de onderzoekslocatie wordt schematisch weergegeven in tabel 2.2.

Diepte [m-mv]	Lithostratigrafie	Lithologie
0-19	Deklaag (holoceen pakket/Naaldwijk)	Vanaf maaiveld ophooglaag van zand met een dikte van max. enkele meters met hieronder: - klei/veen - wadzandpakket - (basisveen)
17-37	Formatie van Boxtel en Kreftenheye en Eem Formatie	Midden fijn tot matig grof zand en grind

Tabel 2.2: Geo(hydro)logische indeling (bron: Dinoloket)

De stroming van het freatisch grondwater is globaal westelijk gericht en bevindt zich op een hoogte van circa –2 m NAP (ca. 1 m-mv). De onderzoekslocatie bevindt zich niet binnen de grenzen van een grondwaterbeschermingsgebied.

2.6 Beschrijving van de onderzoekslocatie

Op 14 februari 2018 is een veldinspectie uitgevoerd. Hierbij is gelet op het terreingebruik en de aanwezigheid van ondergrondse tanks, stookplaatsen, (half)verhardingslagen, ophogingen, storthopen, dempingen, afgravingen en asbesthoudend materiaal op het maaiveld.

Oostelijk op de locatie is een kantoorpand (nummer 242) aanwezig met noordelijk hiervan een met klinkers verhard parkeerterrein. De woningen met nummers 232-238 zijn voorzien van een pannendak. Woning 240 is voorzien van een bitumen dakbedekking. De voor- en achtertuinen zijn grotendeels verhard met een klinker- of tegelverharding. In de achtertuinen zijn tevens bijgebouwen aanwezig. Tijdens de veldinspectie is op het maaiveld en de zichtbare zijden van de bebouwing visueel geen asbestverdacht materiaal waargenomen.

Er zijn geen waarnemingen gedaan welke wijzen op de aanwezigheid van bodemverontreinigingen of bronnen van verontreinigingen. Een fotoreportage van de onderzoekslocatie is opgenomen in bijlage 2.

De onderzoekslocatie wordt aan de oostzijde begrensd door een grindverharding, parkeerterrein en de Veerdijk. Aan de zuidzijde ligt de Zandweg, westelijk de aangebouwde woning (nummer 230) met tuin en noordelijk door het hekwerk en bedrijfspand van Cargill.

2.7 Asbest

Conform de NEN 5707 (Bodem - Inspectie, monsterneming en analyse van asbest in bodem en partijen grond)) is er sprake van een asbestverdachte locatie indien er sprake is van één of meer van de hieronder beschreven activiteiten of gebeurtenissen:

- de eventuele aanwezigheid in het verleden van bedrijven, die asbesthoudende producten, apparaten of voorwerpen vervaardigen en/of verwerken;
- de eventuele aanwezigheid in het verleden en/of heden van bedrijfsgebouwen (o.a. schuren), waarin (veel) asbesthoudende bouwstoffen zijn verwerkt, en of de aanwezigheid van asbestresten in de bodem en/of onder verhardingen (o.a. erven van boerderijen);
- de aanwezigheid van woongebouwen, gebouwd van asbestcementplaten, dan wel in het verleden gerenoveerd met toepassing van asbestcementproducten, met een gerede kans dat asbestresten in tuinen en/of plantsoenen zijn achtergebleven;
- eventuele stortingen van asbestverdachte afvalstoffen;
- de kans op aanwezigheid van asbesthoudende buizen of ophooglagen in de ondergrond;
- de toepassing van asbesthoudende beschoeiingen langs watergangen of in (volks)tuinen;
- de (vroegere) aanwezigheid van glastuinbouw, danwel afval van kassen op of in de bodem;
- er hebben in het verleden calamiteiten met asbest plaatsgevonden (asbestbrand), zonder dat de verspreid geraakte asbestresten (meteen) zijn opgeruimd.

Uit het dossieronderzoek en de uitgevoerde veldinspectie is geen informatie naar voren gekomen dat bovengenoemde activiteiten ter plaatse van de onderzoekslocatie hebben plaatsgevonden.

2.8 Onderzoekshypothese

Gebaseerd op de verzamelde gegevens uit het vooronderzoek kan de onderzoekslocatie als “onverdacht” beschouwd te worden.

Omdat ter plaatse reeds lange tijd bebouwing en verhardingen aanwezig zijn, kan een verontreiniging met asbest niet uitgesloten worden. De locatie wordt als verdacht beschouwd op het voorkomen van asbest in de bodem.

3. ONDERZOEKSSTRATEGIE

3.1 Inleiding

Op basis van de verzamelde informatie uit het vooronderzoek (NEN 5725) en de gestelde onderzoekshypothese(n) voor de onderzoekslocatie, is een onderzoeksstrategie opgesteld conform de richtlijnen van de onderzoeksnorm NEN 5740 (Bodem-Landbodem; Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek – Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond, januari 2009+A1:2016) en NEN-5707 (Bodem-Inspectie en monsterneming van asbest in bodem en partijen grond, 2017) van het Nederlands Normalisatie-Instituut

3.2 Onderzoeksstrategie

De boringen worden willekeurig verspreid over de gehele onderzoekslocatie. Voor het vaststellen van de milieuhygiënische conditie van de bodem (grond en grondwater) van de onderzoekslocatie zal volgens onderstaande strategie veldwerk en monstername voor laboratoriumanalyse plaatsvinden.

ONDERZOEKSNORM NEN 5740 'onverdacht'									
Aantal boringen				**Aantal te nemen monsters**			**Aantal te onderzoeken (meng)monsters**		
oppervlakte (m²)	tot 0,5 m	èn tot 2 m	èn met peilbuis	grond		grondwater	bovengrond	ondergrond	grondwater
				0-0,5 m	0,5-2,0 m[1]				
1.800	8	2	1	11	9	1	2	1	1
Analysepakket							NEN-grond incl. lutos	NEN-grond incl. lutos	NEN-grondwater

Tabel 3.1: Veldwerk, monstername en analysestrategie volgens NEN 5740 “onverdacht”
[1)] *Uit elke boring van 0,5 tot 2,0 diepte worden drie monsters in trajecten van ten hoogste 0,5 m genomen.*

Legenda bij tabel 3.1
m: meter beneden maaiveld
lutos: lutum en organische stofgehalte

De bovengrond en de ondergrond worden onderzocht op de stoffen uit het *NEN 5740 ‘standaardpakket’:*
- drogestof-bepaling
- 9 zware metalen
- 10 polycyclische aromatische koolwaterstoffen
- 7 Polychloorbifenylen (PCB)
- minerale olie

Tevens bepaalt het laboratorium het gehalte aan organische stof en lutumgehalte voor het vaststellen van een toetsingskader voor de lokale bodemkwaliteit.

Het grondwater wordt onderzocht op de stoffen uit het *NEN 5740 ‘standaardpakket’:*
- 9 zware metalen
- 8 vluchtige aromatische koolwaterstoffen (incl. naftaleen)
- 21 vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen
- minerale olie

3.3 Onderzoeksstrategie verkennend onderzoek asbest (NEN 5707)

Op basis van de gestelde onderzoekshypothese, is een onderzoeksstrategie opgesteld conform de richtlijnen van de onderzoeksnorm NEN 5707.

Bij het opstellen van het onderzoeksprogramma is de aanpak voor een verkennend diffuus belaste locaties met een heterogeen verdeelde asbestverontreiniging op schaal van monsterneming gevolgd.

De veldwerkzaamheden bestaan uit een maaiveldinspectie en het graven van inspectiegaten. Ter vaststelling wordt minimaal 1 grond(meng)monster ingezet ter analyse op het voorkomen van asbest in de grond.

Oppervlakte	**Gaten in de verdachte laag tot maximaal 0,5 m in de verdachte laag**	**Gaten tot onderzijde verdachte laag (max. 2,0 m-mv)**	**Aantal te analyseren (meng)monsters**
1.800 m²	8	3	2

Tabel 3.2: Veldwerk, monstername en analysestrategie verkennend bodemonderzoek asbest

Aanvullende analyses van asbestverdacht materiaal en/of de analyse grond(meng)monsters worden uitgevoerd op basis van de (visuele) waarnemingen tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden.

4. VELDWERKZAAMHEDEN

4.1 Algemeen

Conform de onderzoeksstrategie, zoals beschreven in hoofdstuk 3, is op de onderzoekslocatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

De werkzaamheden zijn uitgevoerd onder certificaat op grond van BRL SIKB 2000 conform protocollen 2001, 2002 en 2018 van de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer. Voor het traceren van de kabels en leidingen is voorafgaand aan de uitvoering van de veldwerkzaamheden een KLIC melding verricht. De boringen van het verkennend bodemonderzoek zijn deels gecombineerd uitgevoerd met de asbestinspectiegaten.

4.2 Grondbemonstering

Op 14 februari 2018 zijn de boringen geplaatst volgens de in paragraven 3.2 en 3.3 weergegeven onderzoeksstrategie conform protocol 2001 en 2018 van de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer.

De werkzaamheden zijn uitgevoerd door de heer Herman van den Tillaar. De heer van den Tillaar is erkend monsternemer in het kader van de BRL SIKB 2000 voor de protocollen 2001, 2002 en 2018.

Het maaiveld is voorafgaand aan de veldwerkzaamheden geïnspecteerd op de aanwezigheid van asbestverdachte materialen. Bij de visuele inspectie is geen grond geroerd of onder (vaste) obstakels gekeken. Door de aanwezige verharding (tegels, klinkers en begroeiing) is minder als 50% van het grondoppervlak geïnspecteerd. Gezien de afwezigheid van asbestverdachte materialen op de aanwezige bebouwing is dit als minder relevant te beschouwen. Tijdens de maaiveldinspectie zijn op het maaiveld en in de omgeving van de onderzoekslocatie geen asbestverdachte materialen waargenomen.

De locaties van de asbestinspectiegaten zijn gedurende het veldonderzoek na de maaiveldinspectie vastgesteld. Verdeeld over het onderzoeksgebied zijn 8 asbestinspectiegaten gegraven van minimaal 0,3 x 0,3 meter tot circa 0,5 m-mv. Asbestinspectiegaten ABG1, ABG2 en ABG3 zijn doorgezet tot 2,0 m-mv. De boringen zijn verricht met behulp van de Edelmanboor (∅ 7 of 12 cm). Zie voor de inspectie- en boorpuntlocaties bijlage 3. In bijlage 2 zijn tevens foto's van de asbestinspectiegaten opgenomen.

Het opgeboorde bodemmateriaal is volgens de classificatienorm voor onverharde bodems (NEN 5104) beoordeeld. Daarnaast is vastgesteld in hoeverre het opgeboorde materiaal mogelijke aanwijzingen biedt voor de aanwezigheid van visueel zichtbare verontreiniging. Op basis van de zintuiglijke waarnemingen en de bodemopbouw heeft laagsgewijze bemonstering plaatsgevonden. Het uitkomende bodemmateriaal is voorbehandeld middels een 20 mm zeef en visueel geïnspecteerd op asbestverdachte materialen.

In de zandige grond zijn wortelresten en sporen grind waargenomen. Ter plaatse van boring 3 is in de ondergrond kleiige veen aangetroffen. De uitkomende grond en alle zintuiglijk waargenomen bijzonderheden zijn per boring beschreven in de profielbeschrijvingen (zie bijlage 4). Gebaseerd op de diepte en stroming van het freatisch grondwater is een boring afgewerkt met een peilbuis. Deze is benedenstrooms op de onderzoekslocatie geplaatst, ter plaatse van boorpunt 1. De bovenkant van het peilbuisfilter is onder de aangetroffen grondwaterstand geplaatst. Het filter bevindt zich van 1,2-2,2 meter beneden maaiveld. Tijdens de installatie van de peilbuis is geen werkwater gebruikt.

In onderstaande tabel zijn de boringen beschreven waarin zintuiglijk afwijkingen zijn geconstateerd. Op basis van de visuele waarnemingen zijn (meng)monsters samengesteld (zie paragraaf 5.2).

Boring	Dieptetraject [m-mv.]	Zintuiglijke waarneming
5	0 – 1,0	Zwak baksteenhoudend

Tabel 4.1: Overzicht zintuiglijke afwijkingen

4.3 Grondwatermonstername

De peilbuis is in afwijking op de norm op het einde van de werkdag bemonsterd conform protocol 2002 van de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer. De bemonstering is uitgevoerd door erkend veldwerker van Aeres Milieu, de heer H. van den Tillaar.

Voorafgaand aan de bemonstering is de grondwaterstand opgenomen en zijn de zuurgraad (pH) en het elektrische-geleidingsvermogen (Ec) van het grondwater bepaald. Deze waarden waren constant bij monstername. De geleidbaarheid is gecorrigeerd voor de grondwatertemperatuur. De geleiding is een maat voor de concentratie aan opgeloste stoffen in het water, terwijl de pH de zuurgraad van het water aangeeft (pH<7: zuur, pH = 7: neutraal, pH>7: basisch).

De grondwatermonsters zijn in het veld, voor zover noodzakelijk gefiltreerd en geconserveerd. De in het veld gemeten parameters zijn in onderstaande tabel samengevat.

Peilbuisnummer	**Pb 1**
filterstelling [m-mv]	1,2-2,2
grondwaterpeil [m-mv]	0,80
toestroming	Slecht
zuurgraad [pH]	6,71
elektrisch geleidingsvermogen [µS/cm]	22,3
troebelheid [NTU]	160 (matig troebel)
drijflaag	Geen
geur	Geen
waargenomen afwijkingen	Geen

Tabel 4.2: Resultaten veldmetingen tijdens grondwatermonstername

De meetresultaten wijken niet af van natuurlijk of regionaal voorkomende waarden.

In het grondwater uit de peilbuis is sprake van een verhoogde troebelheid (>10 NTU). Een verhoogde troebelheid kan in sommige gevallen leiden tot een overschatting van de gehalten aan organische parameters in het grondwater.

Bij de analyseresultaten is geen verhoogd gehalte aan organische parameters gemeten. De eventuele overschatting van de gehalten als gevolg van een verhoogde troebelheid heeft derhalve geen gevolgen voor de interpretatie van de onderzoeksgegevens en de conclusies van dit rapport. Aanvullend onderzoek naar de verhoogde troebelheid is daarom niet uitgevoerd. De overige waarden geven geen aanleiding tot opmerkingen.

5. LABORATORIUMONDERZOEK

5.1 Algemeen

De analyses zijn uitgevoerd door het onderzoekslaboratorium van ALcontrol BV te Rotterdam. ALcontrol is geaccrediteerd volgens de door de Raad voor Accreditatie gestelde criteria voor Testlaboratoria conform ISO/IEC 17025, waar verdere conservering en (voor)behandeling van de monsters plaats heeft gevonden.

5.2 Grond(meng)monster(s)

In het laboratorium zijn voor het chemisch onderzoek van de grondmonsters uit de boven- en ondergrond al dan niet mengmonsters samengesteld volgens onderstaande tabel. De keuze voor het samenstellen van deelmonsters tot een mengmonster of het analyseren van individuele monsters is gebaseerd op de zintuiglijke waarnemingen in het veld en op de onderzoeksstrategie.

(Meng)monsternummer	Grondmonster(s) [1)]	Bodemlaag [m-mv]	Zintuiglijke waarnemingen
MM1	1-1	0-0,5	--
	2-1	0-0,5	--
	3-1	0-0,5	--
	6-1	0-0,5	--
	7-1	0-0,2	--
	8-1	0-0,5	--
	9-1	0-0,5	--
	10-1	0-0,25	--
	11-1	0-0,5	--
M2	5-1	0-0,5	Zwak baksteenhoudend
MM3	1-3	1,0-1,5	--
	1-4	1,5-2,0	--
	2-3	1,0-1,5	--
	2-4	1,5-2,0	--
	3-2	0,5-1,0	--
	5-3	1,0-1,5	--

Tabel 5.1: Schema grond(meng)monsters
[1)] Het eerste cijfer geeft het boorpunt aan, het tweede cijfer het monsternametraject (zie bijlage 4).

Van de uitgezeefde fijne fractie (<20 mm) zijn grondmengmonsters samengesteld van minimaal 10 kg. De mengmonsters zijn genomen door per asbestinspectiegat evenredige grepen van de gezeefde grond te nemen. Het analyseresultaat van grondmengmonsters is opgenomen in tabel 5.3.

Mengmonster	Asbestinspectie gaten	Bodemlaag [m-mv]	Asbestverdacht materiaal (en fractie >20 mm) aangetroffen	Geselecteerd voor analyse
ABM1	ABG1 t/m ABG4	0 – 0,5	Nee / plaatselijk enkel brokje baksteen	Ja
ABM2	ABG5 t/m ABG8	0 – 0,5	Nee / geen bijmengingen	Ja

Tabel 5.2: Analyseresultaten materiaalmonsters

5.3 Analyseresultaten grond(meng)monsters

De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. De berekende concentratie is bepaald door sommatie van de asbestconcentratie in de grond (mg/kg d.s.) en de bijdrage van de materiaalmonsters uit het asbestinspectiegat (mg/kg d.s. voor het geschouwd volume), gecorrigeerd voor het drooggewicht grond.

In onderstaande tabel 5.3 is het analyseresultaat voor asbest in de grond samengevat. Het analyserapport met nummer 12720421 is opgenomen in bijlage 7.

Monster	Visuele waarneming	Vastgestelde hoeveelheid asbest				Berekende asbestconcentratie
		grove fractie [mg/kg d.s.]		fijne fractie [mg/kg d.s.]		
		serpentijn	amfibool	serpentijn	amfibool	
ABM1	Plaatselijk brokje baksteen	n.a.	n.a.	< 2	< 2	< 2
ABM2	--	n.a.	n.a.	< 2	< 2	< 2

Tabel 5.3: Resultaat asbest in grond
n.a. = niet aangetoond

Uit de uitgevoerde analyses blijkt dat ter plaatse geen verhoogde concentratie aan asbest in de bodem aanwezig is.

De analyseresultaten van de grond(meng)monsters worden in de volgende tabel samengevat, waarbij door middel van onderstaande sterrencodering de mate van verontreiniging is aangegeven.

* Het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde en kleiner dan of gelijk aan de het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde;
** het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde;
*** het gehalte is groter dan de interventiewaarde.

In de Regeling bodemkwaliteit (RBK) is vastgelegd dat per 1 juli 2013 de toetsing altijd moet plaatsvinden door het gevonden gehalte in een monster eerst te corrigeren met het lutum en organisch stof gehalte (=berekende concentratie) en vervolgens te vergelijken met de grenswaarden van de Regeling Bodemkwaliteit.

In de kolommen zijn alleen die stoffen vermeld waarvan de analyseresultaten na toetsing hoger zijn dan de bijbehorende achtergrondwaarde voor duurzame bodemkwaliteit. Zie bijlage 6 voor het analyserapport met nummer 12720400.

(Meng)monsternummer	Bodemlaag [m-mv]	Zintuiglijke waarnemingen	Verhoogde component	Berekende concentratie [mg/kg d.s.] en toetsing	
MM1	0-0,5	--	Koper	41,9	*
			Kwik	0,296	*
			Lood	108	*
			Zink	226	*
			PAK	1,92	*
M2	0-0,5	Zwak baksteenhoudend	Cadmium	0,979	*
			Kobalt	17,3	*
			Koper	1740	***
			Kwik	0,685	*
			Lood	324	**
			Nikkel	46,2	*
			Zink	922	***
			PAK	14,3	*
MM3	0,5-2,0	--	Barium	1030	***
			Cadmium	8,18	**
			Kobalt	15,6	*
			Koper	140	**
			Kwik	0,701	*
			Lood	882	***
			Molybdeen	2,3	*
			Nikkel	44,5	*
			Zink	4970	***
			PAK	13,9	*
			Minerale olie	359	*

Tabel 5.4: Toetsingsresultaten van de grond(meng)monsters

Uit de analyseresultaten blijkt dat grondmengmonster MM1 (dieptetraject 0-0,5 m-mv.) licht verhoogd is met koper, kwik, lood, zink en PAK. Grondmonster M2 (boorpunt 5, dieptetraject 0-0,5 m-mv.) blijkt licht verhoogd met cadmium, kobalt, kwik en PAK, matig verhoogd met lood en sterk verhoogd met koper en zink. Ondergrondmengmonster MM3 blijkt licht verhoogd met kobalt, kwik, molybdeen, nikkel, PAK en minerale olie, matig verhoogd met cadmium en koper en sterk verhoogd met barium, lood en zink.

Zware metalen, zoals barium, cadmium, kobalt ,koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink, bezitten een geringe mobiliteit in de bodem en hechten zich met name aan slib- en kleideeltjes. Zware metalen komen van nature in bepaalde concentraties in de bodem voor. Deze concentraties kunnen verhoogd voorkomen in het stedelijk milieu.

De afgifte vindt onder andere plaats door dakpannen, dakgoten, kabels en leidingen, verkeer en afval. Ook depositie van zware metalen op de bodem door industriële activiteiten is een mogelijke oorzaak van verhoogde concentraties. Tot de bedrijfsactiviteiten die verontreiniging van de bodem met zware metalen kunnen veroorzaken worden onder andere gerekend galvanische bedrijven, grafische industrie, sloperijen en metaalbewerkende industrie.

De afkorting PAK staat voor Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen. Het gaat hierbij om een verbindingsklasse van meer dan 200 stoffen, die bestaan uit twee of meer aan elkaar verbonden benzeenringen. Ze ontstaan met name bij verbrandingsprocessen, en kunnen dus zowel een synthetische als een natuurlijke oorsprong hebben. PAK's ontstaan o.a. door onvolledige verbranding van minerale olie zoals die ook in het verkeer plaatsvindt. Ze worden tevens gevormd bij het proces van droge destillatie van steenkool, zoals die bij gas- en cokesfabrieken werd toegepast. Daarnaast kunnen ze worden aangetroffen bij de vervaardiging en verwerking van rubber, kunststoffen, verf, lakken, minerale olie en teerproducten. In de chemische grondstoffenindustrie dienen ze als tussenproducten bij verschillende syntheses, bijvoorbeeld van verfstoffen en farmaceutica. De belangrijkste PAK-verbindingen in steenkoolteer zijn naftaleen, chryseen, fenanthreen en fluorantheen. Alle zijn praktisch onoplosbaar in water, niet vluchtig en persistent (niet afbreekbaar). Vanwege hun kankerverwekkende eigenschappen hebben PAK-verbindingen de aandacht bij ecotoxicologisch onderzoek. Benzo(a)pyreen is hierin de belangrijkste stof.

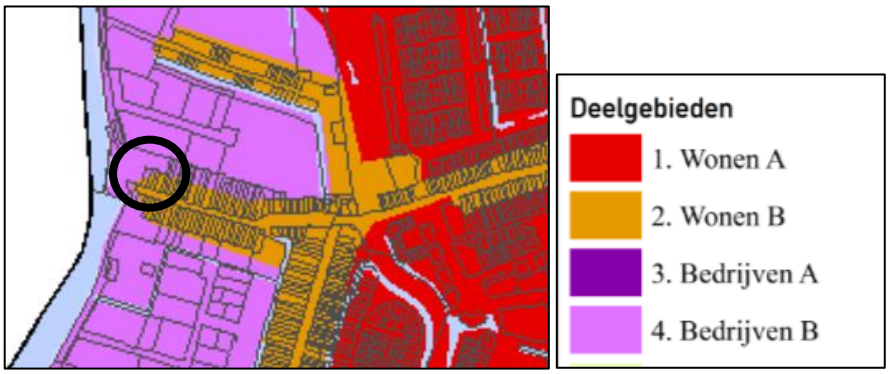
5.3.1 Toetsing van de gestelde hypothese

Geconcludeerd kan worden dat de berekende concentraties in de grond in tegenspraak zijn met de vooraf geformuleerde hypothese dat de locatie als onverdacht beschouwd kan worden. Ter plaatse zijn gehaltes aan koper, zink en in de ondergrond tevens barium tot boven de interventiewaarde vastgesteld.

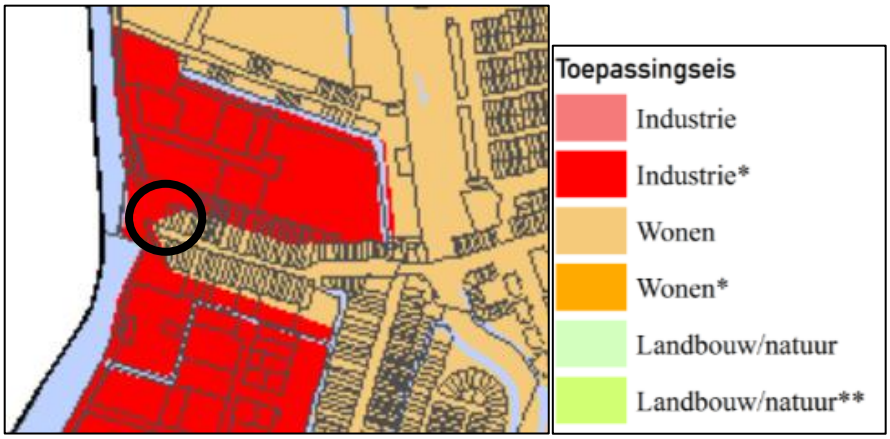
Derhalve is gecontroleerd of ter plaatse verhoogde achtergrondwaardes van toepassing zijn. Uit de Bodembeheernota Regio Waterland 2013 blijkt dat ter plaatse in de grond vaak lokaal verhoogde gehalten aan zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) aangetroffen worden. Deze gehalten houden verband met het eeuwenlange gebruik van de bodem door de mens en hangen samen met bijmengingen zoals puin, kooltjes en dergelijke. Vaak wordt dit als 'ophooglaag' aangeduid. Deze verontreinigingen zijn niet te relateren aan specifieke bedrijfsactiviteiten. De onderzoekslocatie is deels onderverdeeld onder 'Wonen B' en 'Bedrijven B' (zie afbeelding 3).

In de bodemkwaliteitszone 'Wonen B' komen voor koper, lood en zink op korte afstand van elkaar lage en zeer hoge concentraties (tot zelfs boven de interventiewaarde van de Wet bodembescherming) voor. Deze kwaliteitsklasse is gelijk aan de generieke Maximale Waarde van het bodemgebruik in deze gebieden (Industrie/Wonen).

Daarom heeft de gemeente gebiedsspecifiek beleid opgesteld voor grondstromen binnen en vanuit de bodemkwaliteitszone. Grond vanuit deze zones en van niet-verdachte locaties mag alleen worden toegepast op locatie waar is vastgesteld dat de bodemfunctie Industrie is (zie afbeelding 3), de (gebiedsspecifieke) toepassingseis kwaliteitsklasse Industrie is (zie afbeelding 4) en op oppervlakten die niet groter dan 5.000 m² zijn. Deze dienen tevens minimaal gemeld te worden.



Afbeelding 3: Uitsnede bodemkwaliteitszone met aanduiding onderzoekslocatie uit bodembeheernota Waterland



Afbeelding 4: Uitsnede toepassingskaart grond met aanduiding onderzoekslocatie uit bodembeheernota Waterland

De gemeten lichte tot sterk verhoogde concentraties in grondmengmonsters MM1 en MM3 en grondmonster M2 zijn tevens getoetst aan de achtergrondwaarden voor boven- en ondergrond die zijn opgenomen in de Bodembeheernota van de regio Waterland, zone 'Wonen B'. In onderstaande tabel zijn de gemeten concentraties en de achtergrondwaarden opgenomen.

Grondmeng monster	**Component**	**Gemeten concentratie [mg/kg d.s.]**	**Achtergrondwaarden (95 P 'statistische parameters' zone Wonen B, klasse industrie)**	**Overschrijding achtergrondwaarden**
MM1 (bovengrond)	Koper	27	269	Nee
	Kwik	0,23	2,10	Nee
	Lood	81	1000	Nee
	Zink	226	989	Nee
	PAK	1,92	39,6	Nee
M2 (bovengrond)	Cadmium	0.76	1,7	Nee
	Kobalt	6.2	14,3	Nee
	Koper	1100	269	Ja
	Kwik	0.52	2,10	Nee
	Lood	240	1000	Nee
	Nikkel	19	36	Nee
	Zink	500	989	Nee
	PAK	14,3	39,6	Nee
MM3 (ondergrond)	Barium	600	212	Ja*
	Cadmium	7.3	1,49	Ja
	Kobalt	9.3	13	Nee
	Koper	110	210	Nee
	Kwik	0.60	2,3	Nee
	Lood	750	750	Ja
	Molybdeen	2.3	3,28	Nee
	Nikkel	28	36	Nee
	Zink	3600	735,5	Ja
	PAK	14,32	34,0	Nee
	Minerale olie	370	1200	Nee

Tabel 5.5: Toetsing aan de regionale achtergrondconcentraties

* *De norm voor barium geldt alleen voor die situaties waarbij duidelijke sprake is van antropogene bodemverontreiniging. Voor de overige situaties is de norm voor Barium tijdelijk buiten werking gesteld. Streven is om voor Barium binnen enkele jaren een nieuw toetsingskader te introduceren. Zover bekend is hiervoor nog geen beleid opgesteld.*

Uit de toetsing blijkt dat de gemeten gehaltes in grondmengmonster MM1 voldoen aan de lokale verhoogde achtergrondwaarden. In grondmonster M2 overschrijdt het gehalte aan koper de achtergrondwaarde. In ondergrondmengmonster MM3 overschrijdt het gehalte aan barium, cadmium, lood en zink de vastgestelde achtergrondwaarden overschrijden. De gemeten verhogingen overschrijden de interventiewaarde.

De resultaten van dit bodemonderzoek geven aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de aard en de omvang van de sterke verontreiniging met zware metalen. Nabij boorpunt 5 is een horizontale en verticale afperking noodzakelijk. In de ondergrond is tevens een sterke verhoging met enkele zware metalen aanwezig. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij toekomstig grondverzet. Mogelijk zijn sanerende maatregelingen noodzakelijk.

5.4 Analyseresultaten grondwatermonster(s)

De analyseresultaten van de grondwatermonsters worden in de volgende tabel samengevat, waarbij door middel van onderstaande sterrencodering de mate van verontreiniging is aangegeven.

* Het gehalte is groter dan of gelijk aan de streefwaarde (of de detectiegrens, indien deze hoger is) en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde;
** het gehalte is groter dan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde;
*** het gehalte is groter dan de interventiewaarde.

In de kolommen zijn alleen die stoffen vermeld waarvan de analyseresultaten na toetsing hoger zijn dan de bijbehorende streefwaarde voor duurzame bodemkwaliteit. Zie bijlage 8 voor het analyserapport met nummer 12720405.

Peilbuis	**Filtertraject [m-mv]**	**Grondwaterstand [m-mv]**	**Verhoogde component**	**Gemeten concentratie [µg/l] en toetsing**	
1	1,2-2,2	0,80	Barium	110	*
			Naftaleen	0,03	*

Tabel 5.4: Toetsingsresultaten van de grondwatermonsters

Uit de analyseresultaten blijkt dat het grondwater afkomstig uit peilbuis 1 licht verhoogd is met barium en naftaleen.

De lichte verhoging met barium is vermoedelijk deels te relateren aan de verhoogde gehaltes die ook in de ondergrond zijn waargenomen. De lichte verhoging met naftaleen wordt waarschijnlijk gedeeltelijk van buiten de onderzoekslocatie aangevoerd, aangezien in het ondergrondmonster geen verhoogde concentratie aan naftaleen gemeten is. Dit is mogelijk ook te relateren aan de (voormalige) erts- en olieverwerkende industrie in de omgeving waardoor uitspoeling naar het grondwater heeft plaatsgevonden. Gezien de gemeten licht verhoogde gehaltes is geen aanvullend grondwateronderzoek noodzakelijk geacht.

5.4.1 Toetsing van de gestelde hypothese

Geconcludeerd kan worden dat de gemeten concentraties in het grondwater in tegenspraak zijn met de vooraf opgestelde hypothese dat de locatie onverdacht is. Het uitvoeren van een aanvullend of nader grondwateronderzoek is gelet op de aangetroffen componenten en gemeten concentraties niet noodzakelijk geacht.

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In opdracht van BRO heeft Aeres Milieu B.V. in februari-maart 2018 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op een locatie gelegen aan de Zandweg 232-242 te Wormer.

Ter plaatse is tevens een asbest in de grond onderzoek uitgevoerd. Tijdens de maaiveldinspectie zijn op het maaiveld en op de zichtbare zijden van de bebouwing geen asbestverdachte materialen waargenomen. Behoudens enkele baksteenresten zijn in het uitkomende bodemmateriaal geen bijzonderheden waargenomen. Bij de analyses is geen verhoogd gehalte aan asbest vastgesteld. De grond binnen de onderzoekslocatie is onverdacht op het voorkomen van asbest.

Uit de analyseresultaten blijkt dat de bovengrond licht verhoogd is met enkele zware metalen en PAK. Ter plaatse van boorpunt 5 (westelijk nabij nr. 242) is een sterke verhoging met koper en zink vastgesteld. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehaltes aan enkele zware metalen, PAK en minerale olie, een matig verhoogd gehalte aan koper en een sterk verhoogd gehalte aan barium, koper en zink vastgesteld. Het freatisch grondwater is licht verhoogd met barium en naftaleen.

De resultaten van dit bodemonderzoek geven aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de aard en de omvang van de sterke verontreiniging met zware metalen. Nabij boorpunt 5 is een horizontale en verticale afperking noodzakelijk. In de ondergrond is tevens een sterke verhoging met enkele zware metalen aanwezig. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij toekomstig grondverzet. Mogelijk zijn sanerende maatregelingen noodzakelijk.

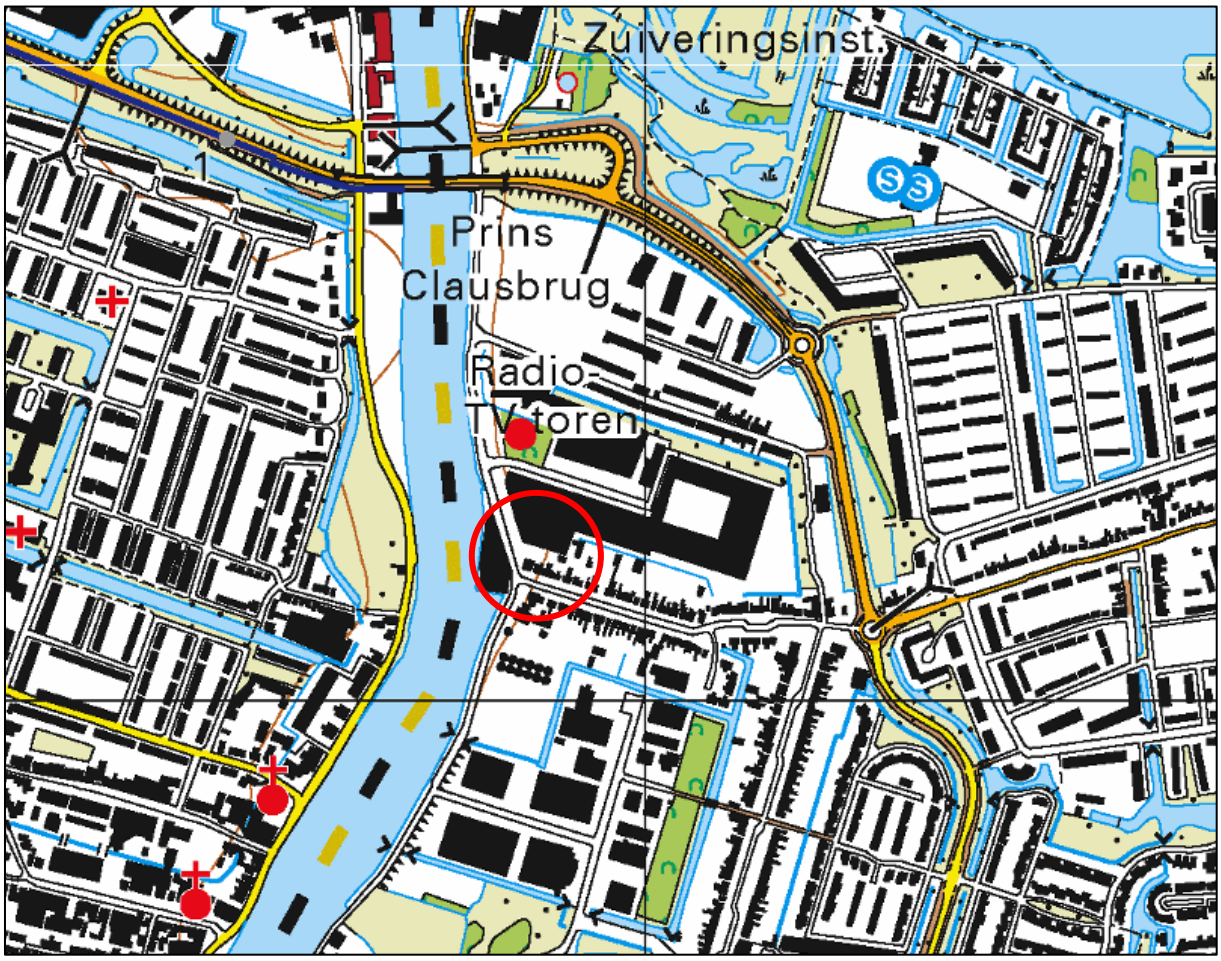
De aangetroffen verhogingen in de grond leveren beperkingen op ten aanzien van het (her)gebruik van de grond. Ten aanzien van hergebruik van deze grond elders is het Besluit Bodemkwaliteit en de bodembeheernota van de regio Waterland van toepassing.

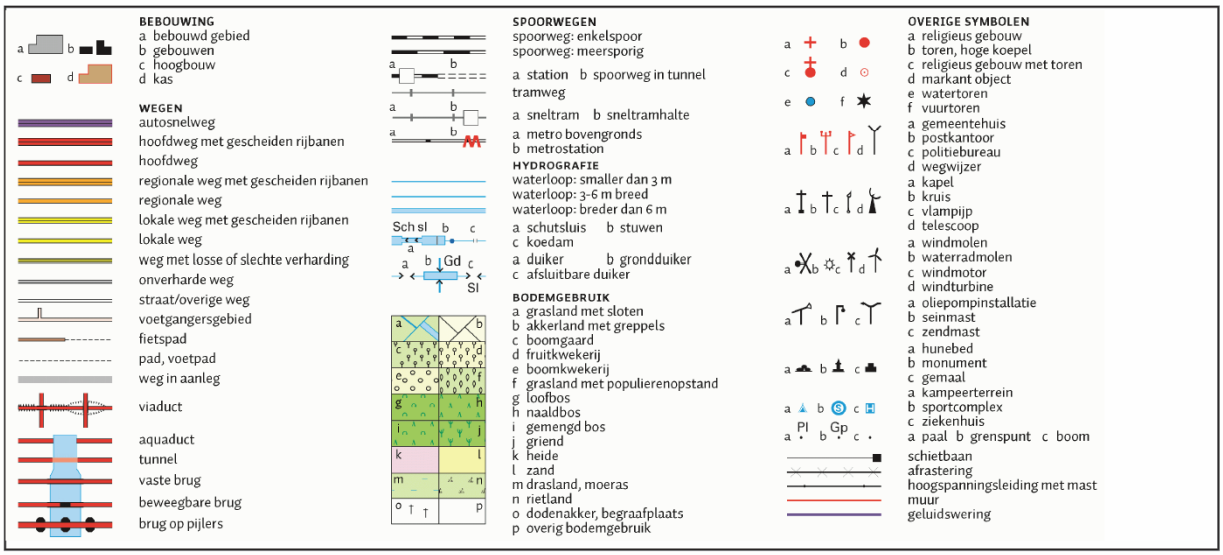
Het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie is niet multifunctioneel toepasbaar. Het wordt daarom afgeraden het freatisch grondwater te gebruiken voor consumptie, besproeiing of proceswater.

BIJLAGE 1

Topografische overzichtskaart en kadastrale situatie

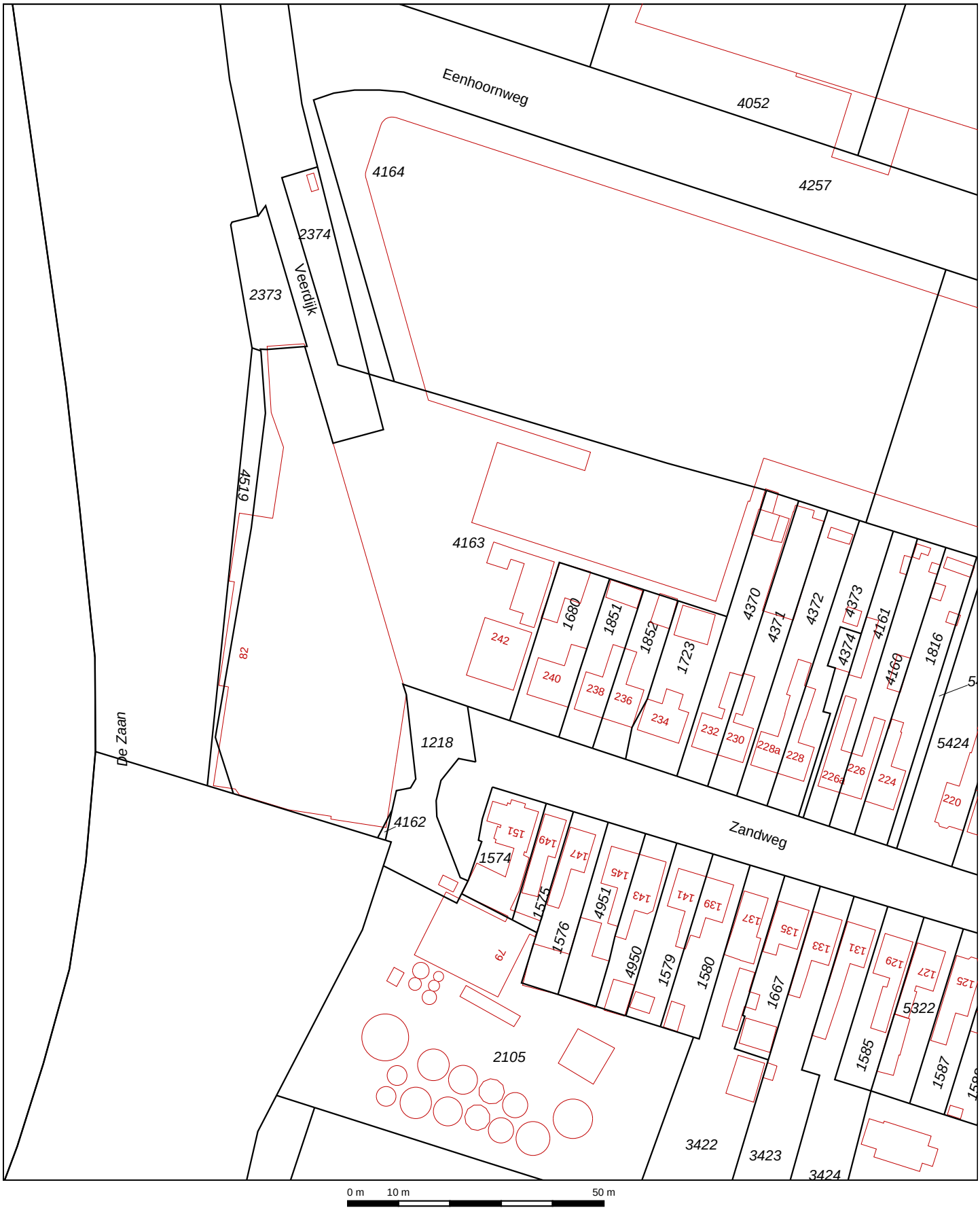
Omgevingskaart





Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: B07G0006



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Kadastrale grens

Bebouwing

Overige topografie

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	WORMER
Sectie	F
Perceel	4163

Voor een eensluidend uittreksel, ALKMAAR, 11 juli 2007
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

BIJLAGE 2

Foto’s onderzoekslocatie en asbestinspectiegaten

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

Foto 5

Foto 6

Foto 7

Foto 8

Foto 9

Foto 10

Foto 11

Foto 12

Foto 13

Foto 14

Foto 15

Foto 16

Foto 17

Foto 18

Foto 19

Asbestinspectiegat ABG1

Asbestinspectiegat ABG2

Asbestinspectiegat ABG3

Asbestinspectiegat ABG4

Asbestinspectiegat ABG5

Asbestinspectiegat ABG6

Asbestinspectiegat ABG7

Asbestinspectiegat ABG8

BIJLAGE 3

Situatietekening onderzoekslocatie met boorpunten

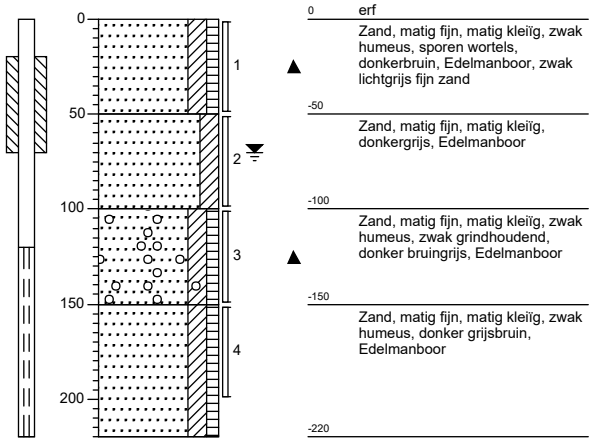
locatie	Zandweg 232 - 240, Wormer
project	AM18032
opdrachtgever	BRO
schaal	1 : 500
formaat	A4
datum	28-2-2018
getekend	HvdT

aeres milieu

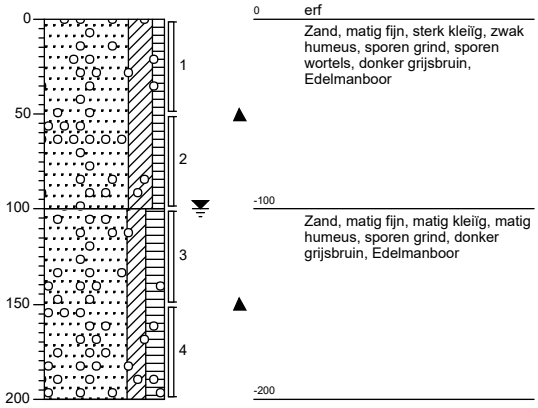
BIJLAGE 4

Boorprofielen en zintuiglijke waarnemingen

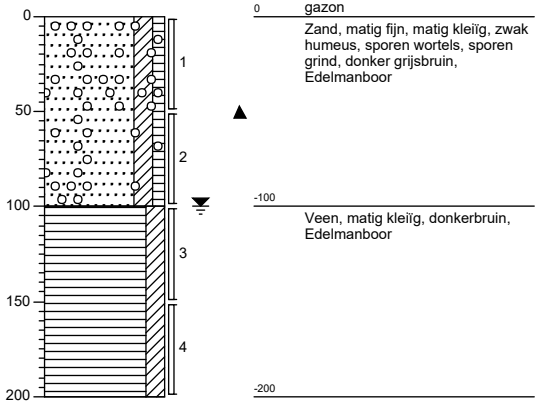
Boring: 1



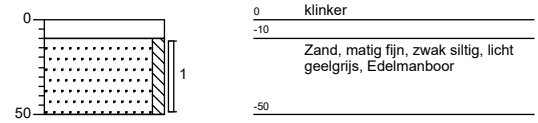
Boring: 2



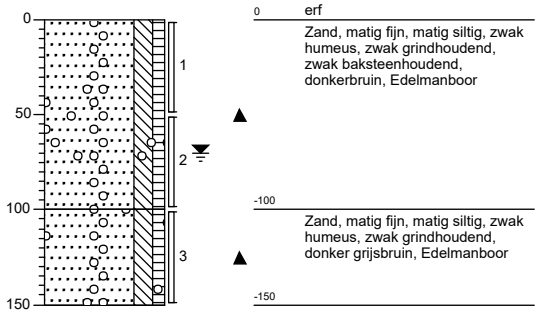
Boring: 3



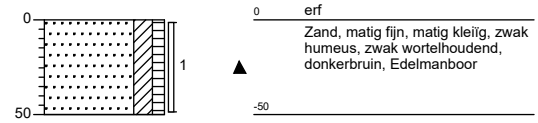
Boring: 4



Boring: 5



Boring: 6

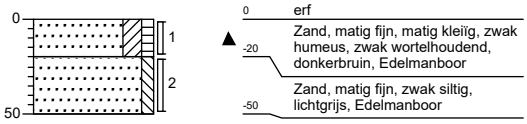


Projectnaam: Zandweg 232-240, Wormer

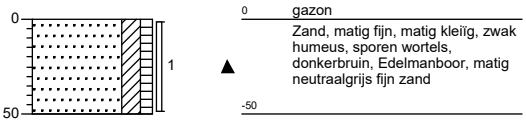
Projectcode: AM18032

Opdrachtgever: BRO

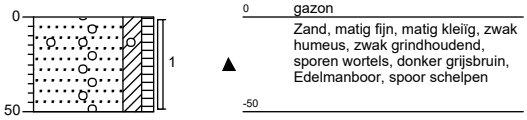
Boring: 7



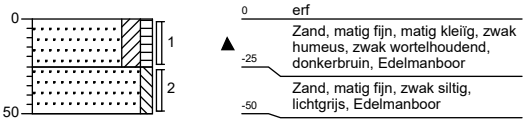
Boring: 8



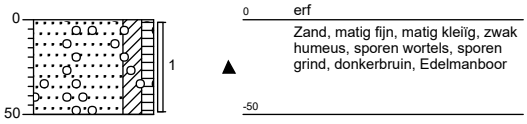
Boring: 9



Boring: 10



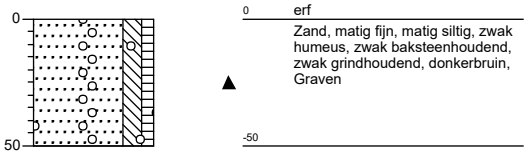
Boring: 11



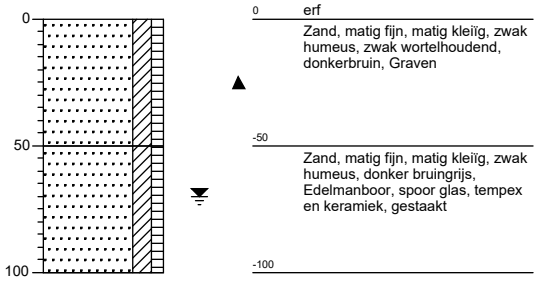
Projectnaam: Zandweg 232-240, Wormer

Projectcode: AM18032 **Opdrachtgever: BRO**

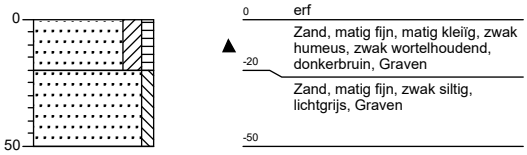
Boring: ABG1



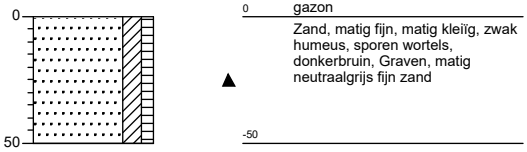
Boring: ABG2



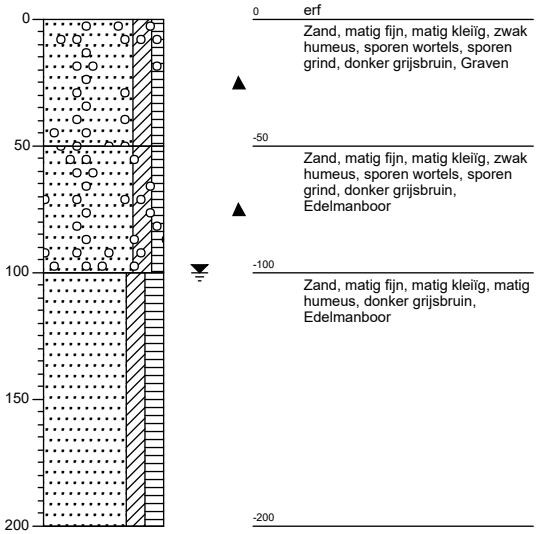
Boring: ABG3



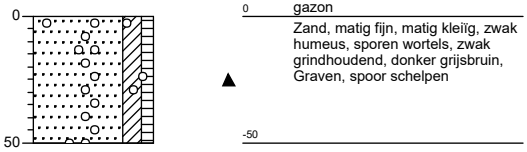
Boring: ABG4



Boring: ABG5



Boring: ABG6

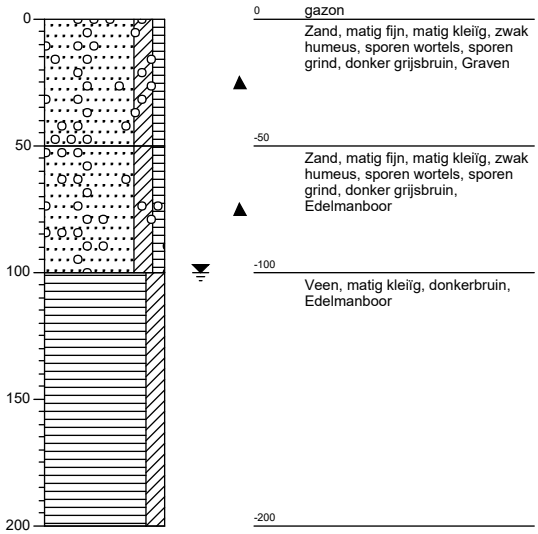


Projectnaam: Zandweg 232-240, Wormer

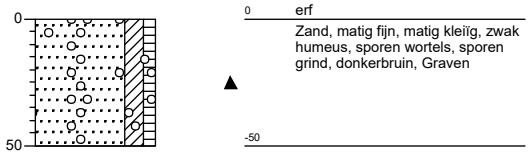
Projectcode: AM18032

Opdrachtgever: BRO

Boring: ABG7



Boring: ABG8



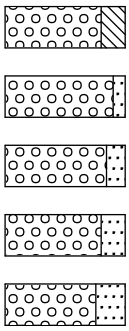
Projectnaam: Zandweg 232-240, Wormer

Projectcode: AM18032

Opdrachtgever: BRO

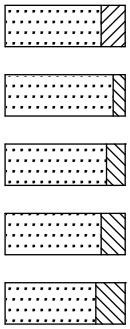
Legenda (conform NEN 5104)

grind



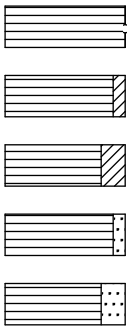
- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand



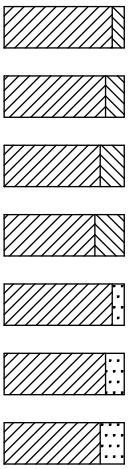
- Zand, kleïig
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen



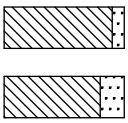
- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïig
- Veen, sterk kleïig
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei



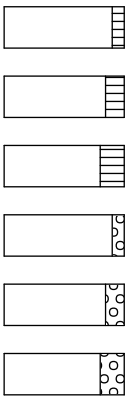
- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem



- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen



- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

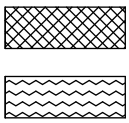
- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster

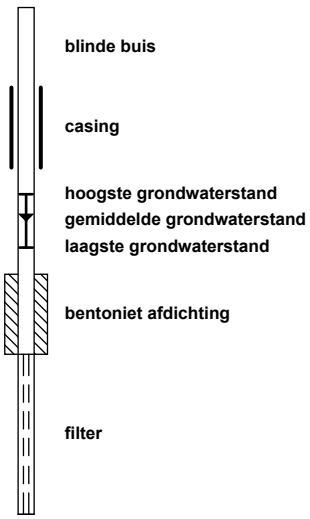
overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



- slib
- water

peilbuis



- blinde buis
- casing
- hoogste grondwaterstand
- gemiddelde grondwaterstand
- laagste grondwaterstand
- bentoniet afdichting
- filter

BIJLAGE 5

Verklaring Veldmedewerker

VERKLARING

Hierbij verklaar ik (ondergetekende) dat de veldwerkzaamheden onafhankelijk van de opdrachtgever zijn uitgevoerd conform de eisen van de BRL SIKB 2000 en de bijbehorende protocollen 2001, 2002 en 2018.

Projectnummer	AM18032
Onderzoekslocatie	Zandweg 232-242 te Wormer
Datum uitvoering veldwerkzaamheden	23-02-2018
Gecertificeerd monsternemer	Dhr. H. van den Tillaar

BIJLAGE 6

Analyseresultaten grond(meng)monster(s) met achtergrond- en interventiewaarden

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer
Projectcode	AM18032

Tabel: Analyseresultaten grond (as3000) monsters (gehalten in mg/kgds, tenzij anders aangegeven)

Monstercode	MM1			M2			MM3			AW	1/2(AW+I)	I	RBK
Bodemtype	1			2			3						eis
	or	*br*		*or*	*br*		*or*	*br*					
droge stof (gew.-%)	70.0		--	76.7		--	60.9		--				
gewicht artefacten (g)	<1		--	7.4		--	6.3		--				
aard van de artefacten (-)	Geen		--	Stenen		--	Stenen		--				
organische stof (gloeiverlies) (% vd DS)	7.0		--	8.5		--	10.3		--				
KORRELGROOTTEVERDELING													
lutum (bodem) (% vd DS)	6.7		--	4.4		--	12		--				
METALEN													
barium[+]	71	173		160	477		600	1030	***			920	20
cadmium	0.35	0.463		0.76	0.979	*	7.3	8.18	**	0.60	6.8	13	0.20
kobalt	2.9	6.73		6.2	17.3	*	9.3	15.6	*	15	102	190	3.0
koper	27	41.9	*	1100	1740	***	110	140	**	40	115	190	5.0
kwik	0.23	0.296	*	0.52	0.685	*	0.60	0.701	*	0.15	18	36	0.050
lood	81	108	*	240	324	**	750	882	***	50	290	530	10
molybdeen	<0.5	0.35		1.5	1.5		2.3	2.3	*	1.5	96	190	1.5
nikkel	9.1	19.1		19	46.2	*	28	44.5	*	35	68	100	4.0
zink	130	226	*	500	922	***	3600	4970	***	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN													
naftaleen	0.02		--	0.07		--	0.12		--				
fenantreen	0.17		--	2.3		--	1.3		--				
antraceen	0.05		--	0.49		--	0.30		--				
fluoranteen	0.45		--	3.6		--	3.2		--				
benzo(a)antraceen	0.23		--	1.7		--	2.0		--				
chryseen	0.22		--	1.8		--	1.8		--				
benzo(k)fluoranteen	0.16		--	0.94		--	1.1		--				
benzo(a)pyreen	0.23		--	1.4		--	1.8		--				
benzo(ghi)peryleen	0.20		--	1.0		--	1.4		--				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	0.19		--	1.0		--	1.3		--				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	1.92	1.92	*	14.3	14.3	*	14.32	13.9	*	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)													
PCB 28 (µg/kgds)	2.4		--	<1		--	<1		--				
PCB 52 (µg/kgds)	<1		--	<1		--	<1		--				
PCB 101 (µg/kgds)	<1		--	<1		--	<1		--				
PCB 118 (µg/kgds)	<1		--	<1		--	<1		--				
PCB 138 (µg/kgds)	2.3		--	<1		--	1.3		--				
PCB 153 (µg/kgds)	3.1		--	<1		--	1.8		--				
PCB 180 (µg/kgds)	1.6		--	<1		--	1.8		--				
som PCB (7) (0.7 factor) (µg/kgds)	11.5	16.4		4.9	5.76		7.7	7.48		20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE													
fractie C10-C12	<5		--	<5		--	<5		--				
fractie C12-C22	9		--	17		--	84		--				
fractie C22-C30	30		--	24		--	190		--				
fractie C30-C40	21		--	19		--	96		--				
totaal olie C10 - C40	60	85.7		60	70.6		370	359	*	190	2595	5000	35

Monstercode en monstertraject

[1] *12720400-001* *MM1 1-1 / 2-1 / 3-1 / 6-1 / 7-1 / 8-1 / 9-1 / 10-1 / 11-1*

[2] *12720400-002* *M2 5-1*

[3] *12720400-003* *MM3 1-3 / 1-4 / 2-3 / 2-4 / 3-2 / 5-3*

De resultaten zijn voor de interventiewaarde getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013, Staatcourant 27 juni 2013, Nr. 16675 en voor de achtergrondwaarde aan het Besluit Bodemkwaliteit, Staatscourant 20 december 2007, Nr. 247. Tevens zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd: De gewijzigde grenswaarden van een aantal OCB (per 30-07-2008) (www.Senternovem.nl) en de wijziging in de Staatscourant 67 van 7 april 2009 en met wijzingen zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).
De gehalten die de betreffende toetsingswaarden overschrijden zijn als volgt geclassificeerd:

***** *het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde*

****** *het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde*

******* *het gehalte is groter dan de interventiewaarde*

-- *geen toetsingswaarde voor opgesteld*

- *niet geanalyseerd*

*Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat*

RBK *Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*

a *gecorrigeerd gehalte is groter dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (of geen achtergrondwaarde voor opgesteld), maar wel kleiner dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012), dus mag verondersteld worden kleiner dan de achtergrondwaarde te zijn.*

b *gecorrigeerd gehalte is groter dan de achtergrondwaarde (of geen achtergrondwaarde voor opgesteld), en groter dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*

+ *De interventiewaarde voor barium geldt alleen voor die situaties waarbij duidelijk sprake is van antropogene verontreiniging en geen sprake is van thermisch gereinigde grond en baggerspecie.*

or *Origineel resultaat*

br *Omgerekend resultaat*

De achtergrond- en interventiewaarden zijn afhankelijk van de bodemsamenstelling. Voor de toetsing is gebruik gemaakt van de volgende samenstelling: (Als humus/lutum niet is gemeten geldt een default waarde van lutum = 25% en organische stof = 10%.)

Bodemtype	humus	lutum
1	*7%*	*6.7%*
2	*8.5%*	*4.4%*
3	*10.3%*	*12%*

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix
Postbus 1015
6040 KA ROERMOND

Uw projectnaam	: Zandweg 232-240, Wormer
Uw projectnummer	: AM18032
ALcontrol rapportnummer	: 12720400, versienummer: 1
Rapport-verificatienummer	: T11R8E6X

Rotterdam, 22-02-2018

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project AM18032. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is uitgevoerd door ALcontrol B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het ALcontrol laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers), of Spanje (Cerdanya 44, El Prat de Llobregat) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 9 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MM1 1,6,7,8,2,9,3,10,11 - 1
002	Grond (AS3000)	M2 5 - 2
003	Grond (AS3000)	MM3 5,1,2,3 - 3

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	70.0	76.7	60.9
gewicht artefacten	g	S	<1	7.4	6.3
aard van de artefacten	-	S	geen	stenen	stenen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	7.0	8.5	10.3
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	6.7	4.4	12
METALEN					
barium	mg/kgds	S	71	160	600
cadmium	mg/kgds	S	0.35	0.76	7.3
kobalt	mg/kgds	S	2.9	6.2	9.3
koper	mg/kgds	S	27	1100	110
kwik	mg/kgds	S	0.23	0.52	0.60
lood	mg/kgds	S	81	240	750
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	1.5	2.3
nikkel	mg/kgds	S	9.1	19	28
zink	mg/kgds	S	130	500	3600
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.02	0.07	0.12
fenantreen	mg/kgds	S	0.17	2.3	1.3
antraceen	mg/kgds	S	0.05	0.49	0.30
fluoranteen	mg/kgds	S	0.45	3.6	3.2
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.23	1.7	2.0
chryseen	mg/kgds	S	0.22	1.8	1.8
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.16	0.94	1.1
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.23	1.4	1.8
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.20	1.0	1.4
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.19	1.0	1.3
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.92 [1)]	14.3 [1)]	14.32 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	2.4 [2)]	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	2.3	<1	1.3
PCB 153	µg/kgds	S	3.1	<1	1.8
PCB 180	µg/kgds	S	1.6 [3)]	<1	1.8
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	11.5 [1)]	4.9 [1)]	7.7 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MM1 1,6,7,8,2,9,3,10,11 - 1
002	Grond (AS3000)	M2 5 - 2
003	Grond (AS3000)	MM3 5,1,2,3 - 3

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10-C12	mg/kgds		<5	<5	<5
fractie C12-C22	mg/kgds		9	17	84
fractie C22-C30	mg/kgds		30	24	190
fractie C30-C40	mg/kgds		21	19 [4)]	96
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	60	60	370

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.
2	PCB 28 is mogelijk vals positief verhoogd door de aanwezigheid van PCB 31
3	Het gehalte is indicatief i.v.m. de aanwezigheid van componenten die een storende invloed hebben op de meting.
4	Er zijn componenten aangetroffen die hoger zijn dan C40, deze zijn niet van invloed op het gerapporteerde resultaat.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Gelijkwaardig aan ISO 11465 en gelijkwaardig aan NEN-EN 15934 (monstervoorbehandeling conform NEN-EN 16179). Grond (AS3000): conform AS3010-2 en gelijkwaardig aan NEN-EN 15934
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000 en conform NEN-EN 16179
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010-3
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Grond: eigen methode. Grond (AS3000): conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966); conform ISO 22036 (ontsluiting conform NEN 6961)
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966); conform ISO 22036 (ontsluiting conform NEN 6961)
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform AS3010-7 conform NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y6566724	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566731	15-02-2018	14-02-2018	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y6566740	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566627	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566747	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566737	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566633	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566725	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
001	Y6566757	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
002	Y6566750	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
003	Y6566727	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
003	Y6566729	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
003	Y6566752	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
003	Y6566735	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
003	Y6566751	15-02-2018	14-02-2018	ALC201
003	Y6566732	15-02-2018	14-02-2018	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

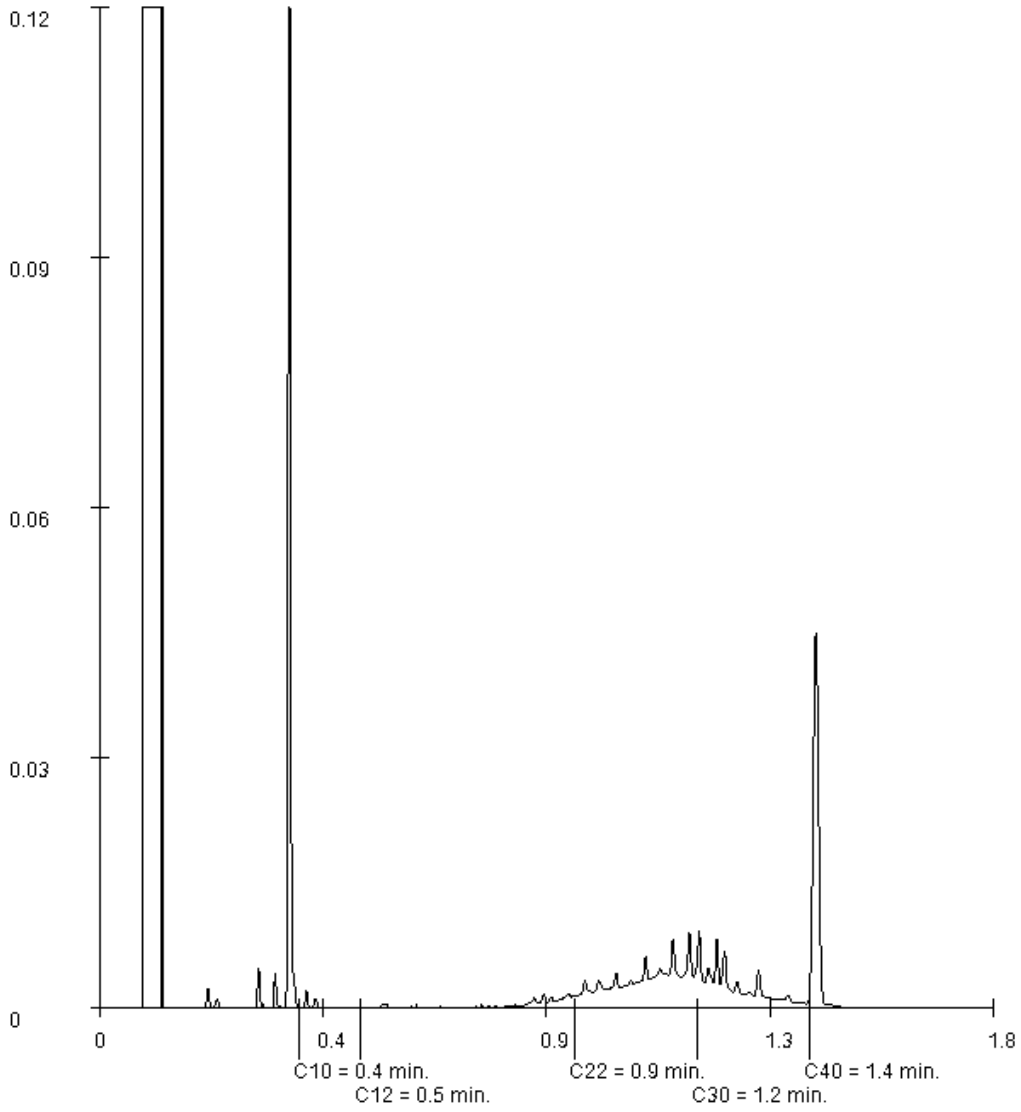
Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	MM11,6,7,8,2,9,3,10,11 - 1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

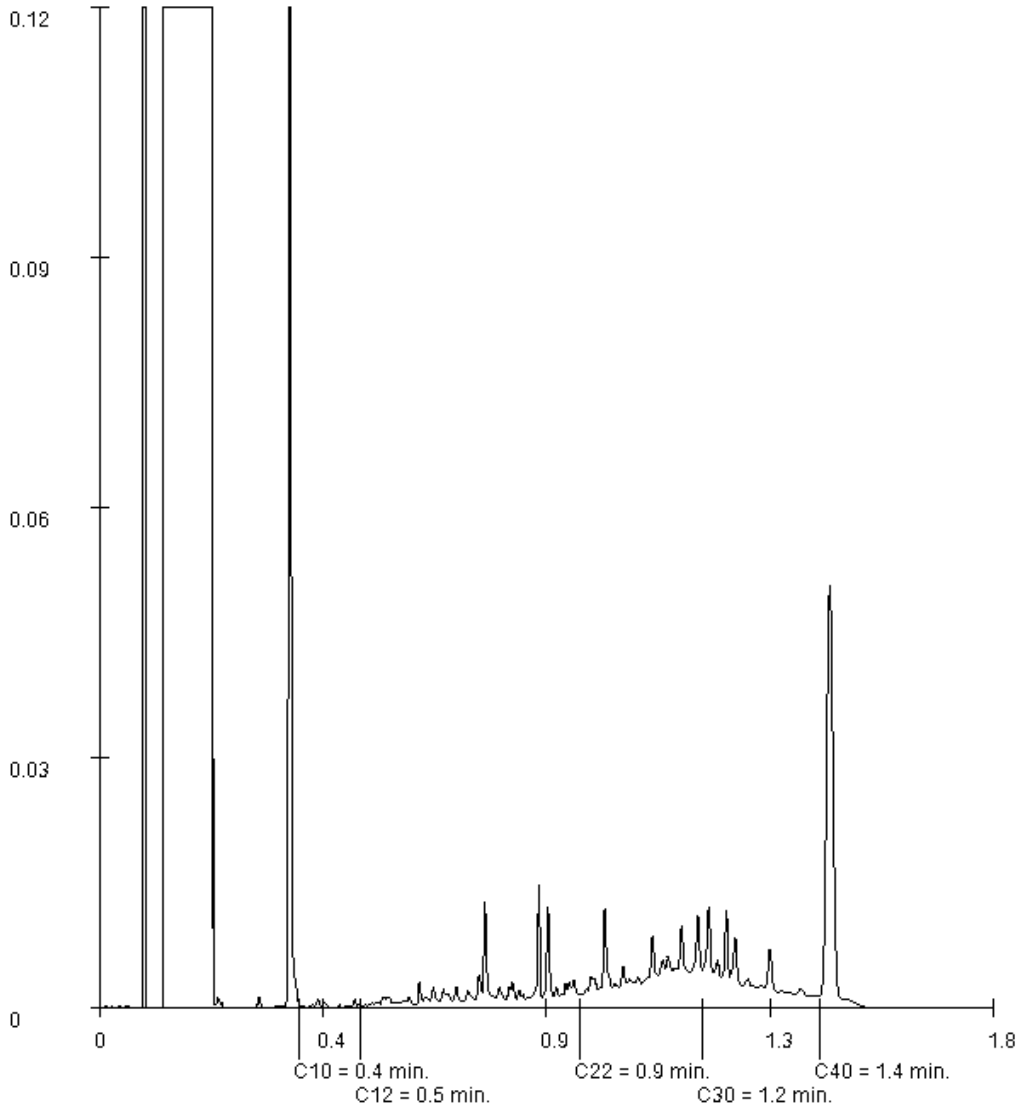
Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	M25 - 2

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

ALcontrol Laboratories

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

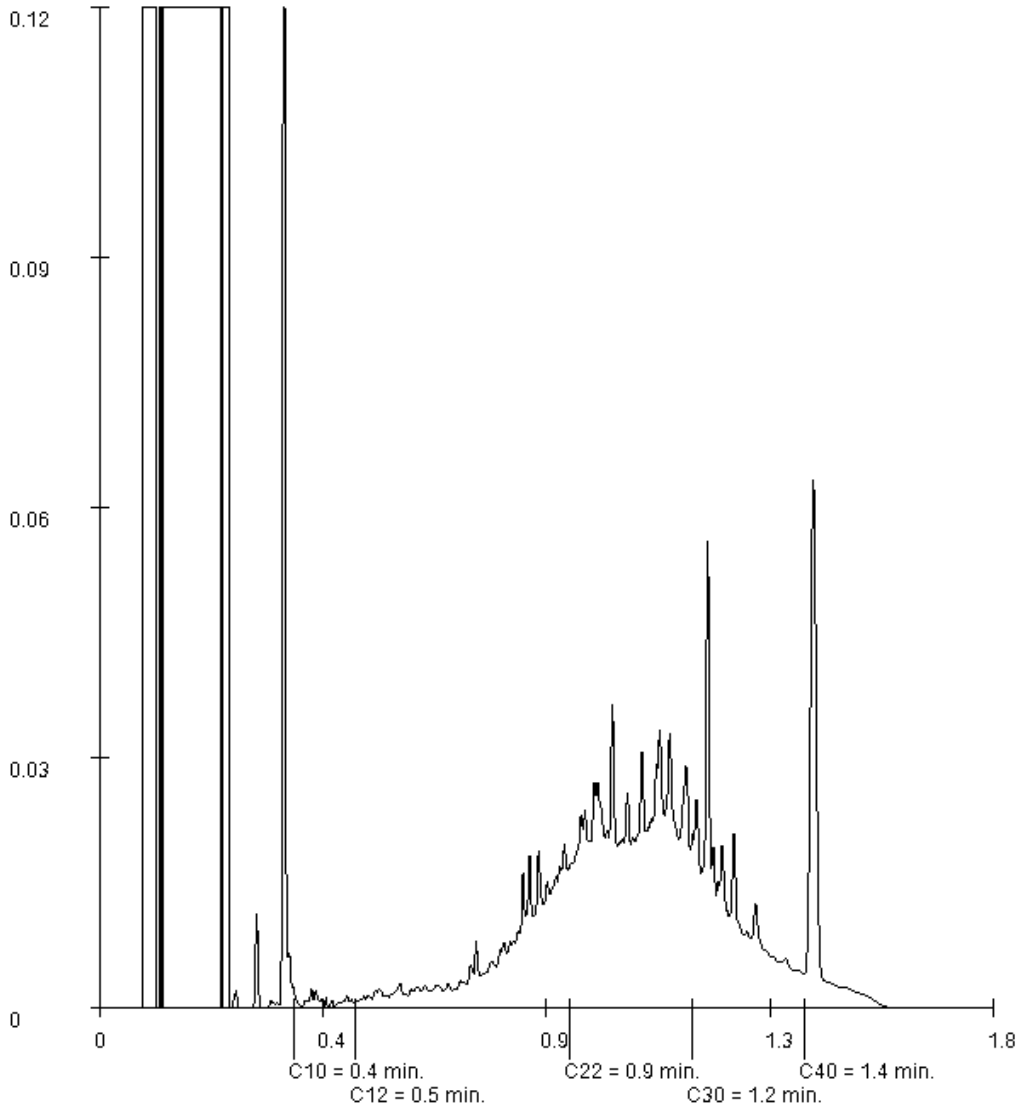
Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720400 - 1	Rapportagedatum	22-02-2018

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	MM35,1,2,3 - 3

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

BIJLAGE 7

Analyseresultaten asbest in grond(meng)monster(s)

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix
Postbus 1015
6040 KA ROERMOND

Uw projectnaam	: Zandweg 232-240, Wormer
Uw projectnummer	: AM18032
ALcontrol rapportnummer	: 12720421, versienummer: 1
Rapport-verificatienummer	: 7W7DZ2IP

Rotterdam, 27-02-2018

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project AM18032. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

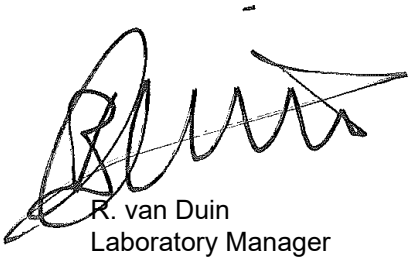
Het onderzoek is uitgevoerd door ALcontrol B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het ALcontrol laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers), of Spanje (Cerdanya 44, El Prat de Llobregat) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

ALcontrol Laboratories

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720421 - 1	Rapportagedatum	27-02-2018

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdachte grond AS3000	ABM1
002	Asbestverdachte grond AS3000	ABM2

Analyse	Eenheid	Q	001	002
VOORBEREIDENDE RESULTATEN				
totaal aangeleverd monster	kg		13.19	12.77
in behandeling genomen gewicht	kg		13.19	12.77
Mengmonster samengesteld			nee	nee
totaal gewicht na drogen	g		9892	8932
totaal gewicht <20 mm na drogen	g		9892 [1)]	8932 [1)]
droge stof	gew.-%		75.0	69.9
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	S	<2	<2
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	S	<2	<2
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	S	<2	<2
gemeten hechtgebonden Serpentijn-asbestgehalte	mg/kgds		<2	<2
gemeten niet-hechtgebonden Serpentijn-asbestgehalte	mg/kgds		<2	<2
gemeten hechtgebonden Amfibool-asbestgehalte	mg/kgds		<2	<2
gemeten niet-hechtgebonden Amfibool-asbestgehalte	mg/kgds		<2	<2
berekende bepalingsgrens	mg/kgds	S	1.0	1.2
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	S	<2	<2
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	S	<2	<2

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720421 - 1	Rapportagedatum	27-02-2018

Voetnoten

1	Het aangeleverde analysemonster voldoet niet aan de minimaal vereiste hoeveelheid volgens de eisen in NEN5898 (hoofdstuk 5).

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720421 - 1	Rapportagedatum	27-02-2018

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
totaal aangeleverd monster	Asbestverdachte grond AS3000	Conform AS3070-1 en conform NEN 5898
Mengmonster samengesteld	Asbestverdachte grond AS3000	conform NEN5707
totaal gewicht <20 mm na drogen	Asbestverdachte grond AS3000	Conform AS3070-1 en conform NEN 5898
droge stof	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
gemeten hechtgebonden Serpentijn-asbestgehalte	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
gemeten niet-hechtgebonden Serpentijn-asbestgehalte	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
gemeten hechtgebonden Amfibool-asbestgehalte	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
gemeten niet-hechtgebonden Amfibool-asbestgehalte	Asbestverdachte grond AS3000	Idem
berekende bepalingsgrens	Asbestverdachte grond AS3000	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E1556228	15-02-2018	14-02-2018	ALC291
002	E1556227	15-02-2018	14-02-2018	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5898

ALcontrolnummer:	12720421-001	Datum analyse:	27-02-2018
		Projectnummer:	AM18032
		Projectnaam:	AM18032

Monsteromschrijving: ABM1

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9892	g
totaal gewicht <20 mm na drogen	9892	g
totaal gewicht voor drogen	13190	g
droge stof	75.0	gew.-%

Labomonster **Gemeten concentraties**	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten totaal asbestconcentratie	<2	<2	<2
berekende bepalingsgrens	1.0		

Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<2	<2	<2
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<2		

Analyseresultaten

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden (mg/kgds)	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>31.5	0	100														
20-31.5	0	100														
8-20	117	100														
4-8	161	100														
2-4	147	100														
1-2	156	34.3														0.4
0.5-1	460	7.2														0.6
<0.5	8850															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwalitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 16675, 1 juli 2013".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 5 uit NEN5898:2015.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 1 uit NEN5898:2015.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen .

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5898

ALcontrolnummer:	12720421-002	Datum analyse:	27-02-2018
		Projectnummer:	AM18032
		Projectnaam:	AM18032

Monsteromschrijving: ABM2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8932	g
totaal gewicht <20 mm na drogen	8932	g
totaal gewicht voor drogen	12770	g
droge stof	69.9	gew.-%

Labomonster **Gemeten concentraties**	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<2	<2	<2
gemeten totaal asbestconcentratie	<2	<2	<2
berekende bepalingsgrens	1.2		

Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<2	<2	<2
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<2		

Analyseresultaten

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden (mg/kgds)	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>31.5	0	100														
20-31.5	0	100														
8-20	240	100														
4-8	221	100														
2-4	269	100														
1-2	263	44.9														0.3
0.5-1	567	5.1														0.9
<0.5	7372															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwalitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 16675, 1 juli 2013".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 5 uit NEN5898:2015.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 1 uit NEN5898:2015.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen .

BIJLAGE 8

Analyseresultaten grondwatermonster(s) met streef- en interventiewaarden

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer
Projectcode	AM18032

Tabel: Analyseresultaten grondwater (as3000) monsters (gehalten in µg/l, tenzij anders aangegeven)

Monstercode	Pb1		S	1/2(S+I)	I	RBK
Bodemtype	1					eis
METALEN						
barium	110	*	50	338	625	20
cadmium	0.34		0.40	3.2	6.0	0.20
kobalt	<2		20	60	100	2.0
koper	<2.0		15	45	75	2.0
kwik	<0.05		0.050	0.18	0.30	0.050
lood	3.6		15	45	75	2.0
molybdeen	<2		5.0	152	300	2.0
nikkel	13		15	45	75	3.0
zink	17		65	432	800	10
VLUCHTIGE AROMATEN						
benzeen	<0.2		0.20	15	30	0.20
tolueen	<0.2		7.0	504	1000	0.20
ethylbenzeen	<0.2		4.0	77	150	0.20
o-xyleen	<0.1	--				0.10
p- en m-xyleen	<0.2	--				0.20
xylenen (0.7 factor)	0.21	[a]	0.20	35	70	0.21
styreen	<0.2		6.0	153	300	0.20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN						
naftaleen	0.03	*	0.01	35	70	0.020
interventiefactor polycyclische aromatische koolwaterstoffen	0.000429				1	
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN						
1,1-dichloorethaan	<0.2		7.0	454	900	0.20
1,2-dichloorethaan	<0.2		7.0	204	400	0.20
1,1-dichlooretheen	<0.1	[a]	0.01	5.0	10	0.10
cis-1,2-dichlooretheen	<0.1	--				0.10
trans-1,2-dichlooretheen	<0.1	--				
som (cis,trans) 1,2- dichloorethenen (0.7 factor)	0.14	[a]	0.01	10	20	0.14
dichloormethaan	<0.2	[a]	0.01	500	1000	0.20
1,1-dichloorpropaan	<0.2		0.80	40	80	0.20
1,2-dichloorpropaan	<0.2		0.80	40	80	0.20
1,3-dichloorpropaan	<0.2		0.80	40	80	0.20
som dichloorpropanen (0.7 factor)	0.42		0.80	40	80	0.42
tetrachlooretheen	<0.1	[a]	0.01	20	40	0.10
tetrachloormethaan	<0.1	[a]	0.01	5.0	10	0.10
1,1,1-trichloorethaan	<0.1	[a]	0.01	150	300	0.10
1,1,2-trichloorethaan	<0.1	[a]	0.01	65	130	0.10
trichlooretheen	0.21		24	262	500	0.20
chloroform	<0.2		6.0	203	400	0.20
vinylchloride	<0.2	[a]	0.01	2.5	5.0	0.20
tribroommethaan	<0.2				630	0.20
MINERALE OLIE						
fractie C10-C12	<25	--				
fractie C12-C22	<25	--				
fractie C22-C30	<25	--				
fractie C30-C40	<25	--				
totaal olie C10 - C40	<50		50	325	600	50

Monstercode en monstertraject

[1] *12720405-001 Pb1*

De resultaten zijn getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013, Staatcourant 27 juni 2013, Nr. 16675.

De gehalten die de betreffende toetsingswaarden overschrijden zijn als volgt geclassificeerd:

***** *het gehalte is groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde*

****** *het gehalte is groter dan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde*

******* *het gehalte is groter dan de interventiewaarde*

-- *geen toetsingswaarde voor opgesteld*

- *niet geanalyseerd*

\# *Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat*

RBK *Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*

[a] *gecorrigeerd gehalte is groter dan of gelijk aan de streefwaarde (of geen streefwaarde voor opgesteld), maar wel kleiner dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012), dus mag verondersteld worden kleiner dan de streefwaarde te zijn.*

[b] *gehalte is groter dan de streefwaarde (of geen streefwaarde voor opgesteld), en groter dan de RBK rapportagegrens zoals beschreven in de Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix
Postbus 1015
6040 KA ROERMOND

Uw projectnaam	: Zandweg 232-240, Wormer
Uw projectnummer	: AM18032
ALcontrol rapportnummer	: 12720405, versienummer: 1
Rapport-verificatienummer	: 7LPARJ17

Rotterdam, 20-02-2018

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project AM18032. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

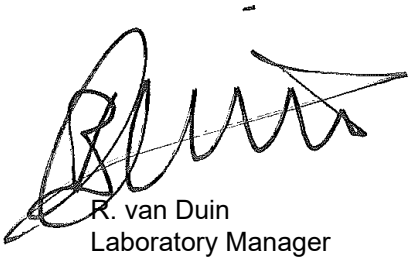
Het onderzoek is uitgevoerd door ALcontrol B.V., gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden of het ALcontrol laboratorium in Frankrijk (99-101 Avenue Louis Roche, Gennevilliers), of Spanje (Cerdanya 44, El Prat de Llobregat) is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 5 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720405 - 1	Rapportagedatum	20-02-2018

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	Pb1

Analyse	Eenheid	Q	001
METALEN			
barium	µg/l	S	110
cadmium	µg/l	S	0.34
kobalt	µg/l	S	<2
koper	µg/l	S	<2.0
kwik	µg/l	S	<0.05
lood	µg/l	S	3.6
molybdeen	µg/l	S	<2
nikkel	µg/l	S	13
zink	µg/l	S	17
VLUCHTIGE AROMATEN			
benzeen	µg/l	S	<0.2
tolueen	µg/l	S	<0.2
ethylbenzeen	µg/l	S	<0.2
o-xyleen	µg/l	S	<0.1
p- en m-xyleen	µg/l	S	<0.2
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.21 [1)]
styreen	µg/l	S	<0.2
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN			
naftaleen	µg/l	S	0.03 [2)]
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN			
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.14 [1)]
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42 [1)]
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1
trichlooretheen	µg/l	S	0.21
chloroform	µg/l	S	<0.2
vinylchloride	µg/l	S	<0.2
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720405 - 1	Rapportagedatum	20-02-2018

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	Pb1

Analyse	Eenheid	Q	001
MINERALE OLIE			
fractie C10-C12	µg/l		<25
fractie C12-C22	µg/l		<25
fractie C22-C30	µg/l		<25
fractie C30-C40	µg/l		<25
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	<50

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720405 - 1	Rapportagedatum	20-02-2018

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.
2	Het gehalte is indicatief i.v.m. de aanwezigheid van componenten die een storende invloed hebben op de meting.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aeres Milieu BV
Dhr. M. Vrolix

Analyserapport

Projectnaam	Zandweg 232-240, Wormer	Orderdatum	15-02-2018
Projectnummer	AM18032	Startdatum	15-02-2018
Rapportnummer	12720405 - 1	Rapportagedatum	20-02-2018

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 (meting conform NEN-EN-ISO 17852)
lood	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
styreen	Grondwater (AS3000)	Idem
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-4
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	G6452898	15-02-2018	14-02-2018	ALC236
001	G6452897	15-02-2018	14-02-2018	ALC236
001	B1680375	15-02-2018	14-02-2018	ALC204

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

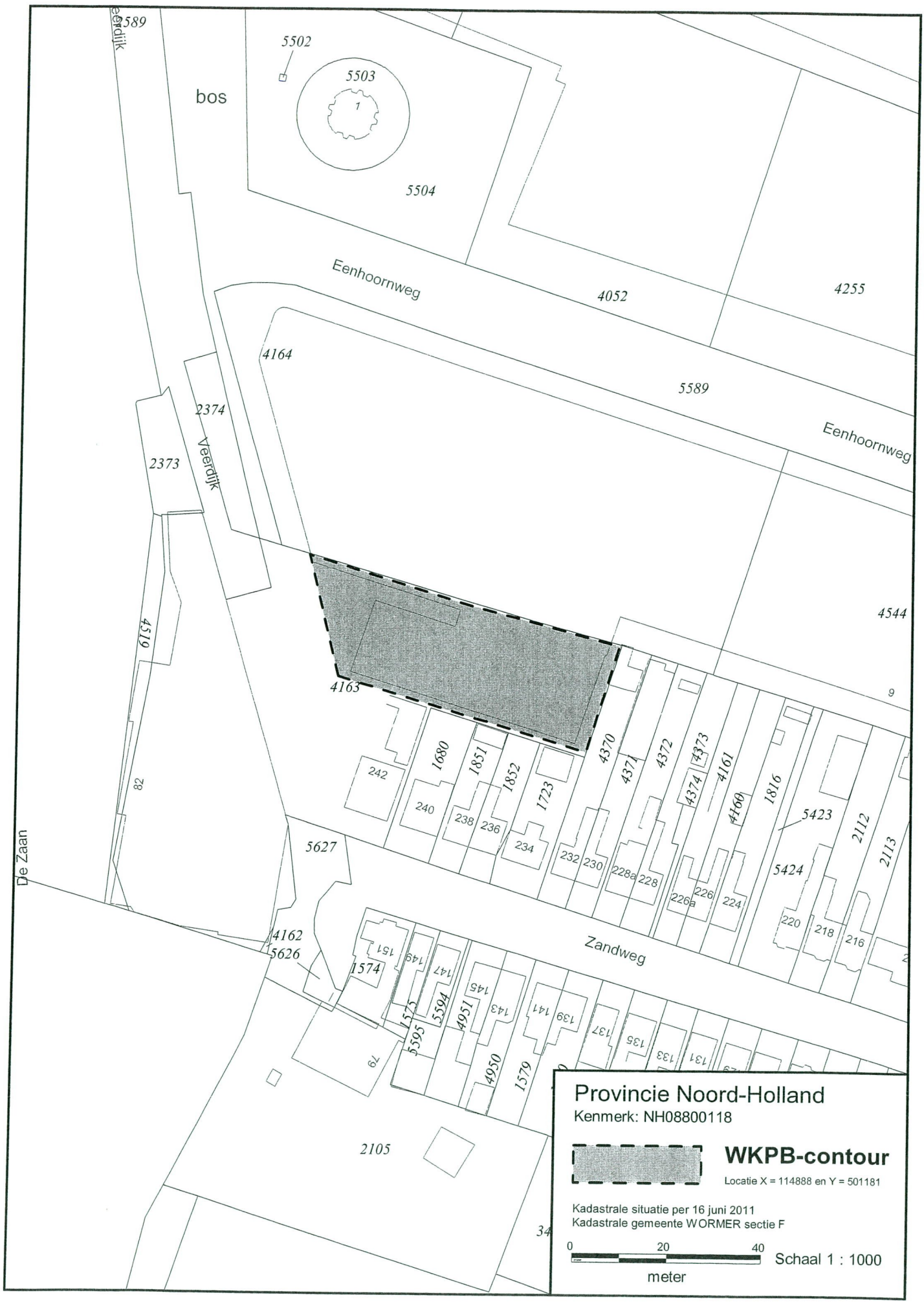
ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

BIJLAGE 9

Omgevingsrapportage Omgevingsdienst IJmond


5589
Veerdijk
bos
5502
5503
1
5504
Eenhoornweg
4052
4255
4164
5589
Eenhoornweg
2374
2373
Veerdijk
4519
82
4163
4544
9
242
240
238
236
234
232
230
228a
228
226a
226
224
220
218
216
1680
1851
1852
1723
4370
4371
4372
4373
4374
4161
4160
1816
5423
5424
2112
2113
De Zaan
5627
4162
5626
1574
Zandweg
151
149
147
145
143
141
139
137
135
133
131
1575
5595
5594
4951
4950
1579
79
2105
34
Provincie Noord-Holland
Kenmerk: NH08800118
WKPB-contour
Locatie X = 114888 en Y = 501181
Kadastrale situatie per 16 juni 2011
Kadastrale gemeente WORMER sectie F
0
20
40
meter
Schaal 1 : 1000

Ondergetekende, bewaarder van het kadaster en de openbare registers, verklaart dat deze WKPB contourentekening in elektronische vorm in bewaring is genomen onder depotnummer 20110630000043. Dit digitaal equivalent is geschikt voor het relateren van de contouren WKPB aan de kadastrale percelen, waar het betreffende besluit betrekking op heeft.

d.d. 30-06-2011
De hoofdbewaarder
Mr. W. Louwman

odijmond
OMGEVINGSDIENST IJMOND

Uittreksel bodeminformatie

Dynamisch Rapport - 22-01-2018

	Geselecteerde locatie		Rapportcontouren
	25-meter contour		Hbb locaties
	Perceelgrenzen		Ondergrondse tanks
	Locatiecontouren		

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit betreft een rapportage van de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het perceel waarvan de locatie op de eerste pagina van dit rapport is aangegeven. De rapportage is gemaakt op basis van gegevens van het bodeminformatiesysteem (bis) van Omgevingsdienst IJmond. Omgevingsdienst IJmond verleent deze dienst voor de gemeenten Beemster, Beverwijk, Bloemendaal, Edam-Volendam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Landsmeer, Noordwijkerhout, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Velsen, Waterland, Wormerland en Zandvoort. Indien er van het perceel, of de directe omgeving hiervan, bodemonderzoeken, Besluiten (Wet bodembescherming) of ondergrondse tanks in het bis bekend zijn, bevat deze rapportage een uittreksel hiervan.

De informatie kan onder anderen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek. Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707(verkennend asbestonderzoek) en de norm NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek) in een straal van 25 meter rondom de onderzoekslocatie alle milieu-informatie worden verzameld. Hieronder volgt een toelichting op de beschikbare informatie. Heeft u vragen over dit rapport of behoefte aan een advies, dan kunt u bellen met één van de milieuadviseurs bodem van de Omgevingsdienst. U kunt ook mailen naar: info@odijmond.nl.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de Omgevingsdienst bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of in het kader van de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Het is namelijk niet verplicht deze onderzoeken naar de gemeente te sturen. Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van de vergunning tot bouw, de milieuvergunning, bestemmingswijzigingen en de Wet bodembescherming (Wbb).
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering.

Locaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreinigingen aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wet bodembescherming (op termijn) gesaneerd worden, als er spraak is van onaanvaardbare risico's.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankenbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een registratieplicht bestond niet. Van bovengrondse tanks bij particulieren zijn geen gegevens beschikbaar.
Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met olieproducten.

Historisch bodembestand (Hbb)
In het Historisch Basisbestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden.
Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor de onverdachte delen van een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet. De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de website: www.odijmond.nl.

Directe omgeving van de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen in de directe omgeving van het geselecteerde adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het geselecteerde adres.

OMGEVINGSDIENST IJMOND

Informatie over geselecteerd perceel

Overzicht bodemlocaties

Locatiecode	Locatienaam	Straatnaam	Huisnummer	Postcode	Plaatsnaam
AA088005053	Veerdijk 82 (Cargill Cacao BV)	Veerdijk	82	1531MA	WORMER

Gegevens bodemlocaties

Veerdijk 82 (Cargill Cacao BV)

Locatiecode	AA088005053
Locatienaam	Veerdijk 82 (Cargill Cacao BV)
Straatnaam	Veerdijk
Huisnummer	82
Postcode	1531MA
Plaatsnaam	WORMER

- Bodeminformatie

Beoordeling verontreiniging	Pot. ernstig, niet urgent, niet spoedeisend
Vervolgactie i.h.k.v WBB uit status locatie van Nazca	voldoende gesaneerd
Bevoegd gezag Wbb	Noord-Holland
Asbeststatus	sbest aangetoond, onderzoek niet conform NEN

- Rapportinformatie

Rapportdatum	Naam onderzoek	Onderzoeksbureau	Rapportnummer	Conclusie
30-05-2011	evaluatieverslag sanering categorie immobiel	Oranjewoud		
07-02-2011	Veerdijk 82, Meldingsformulier BUS evaluatieverslag, 07-02-2011	Oranjewoud		Ontgraving en gedeeltelijk herschikking van een deel van de verontreinigde grond, hierna is een isolatielaag (leeflaag) aangebracht met een signaleringsdoek. Putwanden: Minerale olie > tussenwaarde; PAK > interventiewaarde
12-01-2010	Aanvullende gegevens BUS-melding Veerdijk 82 in Wormer			
28-12-2009	Meldingsformulier BUS saneringsplan, categorie immobiel		behandelnummer 2009-79735	
22-10-2009	Veerdijk 82 NH/0880/00118 Verkennend onderzoek NEN 5740 22-10-2009	oranjewoud	203432	Sanerende maatrgelen zijn nodig voor nieuwbouw fabriekshal. In januari 2010 is BUS melding goedgekeurd.
18-01-2008	Veerdijk 83 Historisch onderzoek 18-01-2008	Syncera De Straat	B07G0006	Vervolgonderzoek noodzakelijk, want verdachte bedrijfsactiviteiten.
01-01-1999	Basisdocument in kader BSB	Oranjewoud		

- Documenten bij rapporten

Document gaat over	Downloadlink
Evaluatieverslag sanering Veerdijk 82 Wormer	Evaluatieverslag sanering Veerdijk 82 Wormer
Veerdijk 82, Meldingsformulier BUS evaluatieverslag, 07-02-2011	Wormer-Veerdijk82.instemmingPNH.BUS.EVA
Veerdijk 82, Meldingsformulier BUS evaluatieverslag, 07-02-2011	BUS-EVA, Veerdijk 82, 07-02-2011
Aanvullende gegevens BUS-melding Veerdijk 82 in Wormer	Aanvullende gegevens BUS-melding Veerdijk 82 in Wormer
Meldingsformulier BUS saneringsplan, categorie immobiel	Meldingsformulier BUS saneringsplan, categorie immobiel
Veerdijk 82 NH/0880/00118 Verkennend onderzoek NEN 5740 22 -10-2009	Wormer-Veerdijk82.VBO
Verkennend bodemonderzoek Veerdijk 82 in Wormer	Verkennend bodemonderzoek Veerdijk 82 in Wormer
Veerdijk 83 Historisch onderzoek 18-01-2008	Veerdijk 83A

- Besluiten bij locatie

Kenmerk besluit	Soort besluit	Datum besluit
beschikking BUS saneringsevaluatie	2011-31162	12-07-2011
BUS-melding correct aangeleverd	2010-2488	14-01-2010

- Documenten bij besluiten

Document gaat over	Downloadlink
beschikking BUS saneringsevaluatie, 12-07-2011	bijlage_bes6244.pdf
beschikking BUS saneringsevaluatie, 12-07-2011	bes6244.pdf
BUS-melding correct aangeleverd, 14-01-2010	bes6243.pdf

- Mogelijk onderzochte bodembedreigende activiteiten

Gebruik	Van	Tot	Voldoende onderzocht
ophooglaag met kolengruis en/of sintels	Onbekend	Heden	
houtmeubelfabriek	Onbekend	Heden	Onbekend
demping (niet gespecificeerd)	Onbekend	Heden	
oliemolen	Onbekend	1928	
cacaofabriek	1986	Heden	Onbekend
cacaofabriek	1985	Heden	Onbekend
cacaofabriek	1978	Heden	Onbekend
cacaofabriek	1963	Onbekend	Onbekend
smederij	1939	Onbekend	
margarine-, olie-, en vettenindustrie	1928	Onbekend	Onbekend
oliezuiveringsfabriek	1928	Heden	Onbekend

- Activiteiten uit Historisch bodembestand

Adres	Bedrijfsnaam	Gebruik	Periode	Start	Eind
Veerdijk 82	De Groot, G.	3616	onbekend -	Onbekend	Onbekend

		houtmeubelfabriek	onbekend		
Veerdijk 82	Gerkens Cacao Industrie B.V.	15841 cacaofabriek	1986 - onbekend	1986	Onbekend
Veerdijk 82	Gerkens Cacao	15841 cacaofabriek	1985 - onbekend	1985	Onbekend
Veerdijk 82	Gerkens Cacao Industrie BV	15841 cacaofabriek	1978 - onbekend	1978	Onbekend
Veerdijk 82	Gerkens Cacao Industr. NV	15841 cacaofabriek	1973 - onbekend	1973	Onbekend
Veerdijk 82	NV Gerkens	154201 oliezuiveringsfabriek	1928 - onbekend	1928	Onbekend
Veerdijk 82	Fa. Wildschut	154 margarine-, olie-, en vettenindustrie	1903 - onbekend	1903	Onbekend

- Tanks

- Documenten bij tanks

- Verontreinigingscontouren

Contourtype	Overschr. Grenswaarde	Oppervlakte	Stof	Bovenkant	Onderkant
Grond	I	680	Zink [Zn] PAK 10 VROM Lood [Pb] Nikkel [Ni]	0	1,50

- Saneringscontouren

Contourtype	Startdatum	Einddatum	Werkelijke methode bovengrond	Werkelijke methode ondergrond
Grond		12-07-2011	aanbrengen verharding/isolatie	stabiel, gr.restver./pas.zorg, geen mon

- Zorgcontouren

Contourtype	Naam	Nazorgkader	Gebruikers beperkingen
Grond	beschikking BUS saneringsevaluatie	Wbb	Gesloten verharding handhaven

Overzicht tanks

Binnen de Omgevingsdienst IJmond zijn hierover geen digitale gegevens beschikbaar of (nog) niet ingevoerd.

- Documenten bij tanks

Overzicht activiteiten uit Historisch bodembestand

Binnen de Omgevingsdienst IJmond zijn hierover geen digitale gegevens beschikbaar of (nog) niet ingevoerd.

odijmond
OMGEVINGSDIENST IJMOND

Informatie van percelen in een straal van 25 meter rondom de locatie

Overzicht bodemlocaties

Locatiecode	Locatienaam	Straatnaam	Huisnummer	Postcode	Plaatsnaam
AA088000103	Zandweg 143 -145	Zandweg	143 -145	1531AM	WORMER
NZ088000071	Zandweg 228	Zandweg	228	1531AW	WORMER
NZ088000140	Zandweg nabij nr. 228	Zandweg	228	1531AW	WORMER
AA088000009	Eenhoornweg 8	Eenhoornweg	8	1531ME	WORMER

Gegevens bodemlocaties

Zandweg 143 -145

Locatiecode	AA088000103
Locatienaam	Zandweg 143 -145
Straatnaam	Zandweg
Huisnummer	143 -145
Postcode	1531AM
Plaatsnaam	WORMER

- Bodeminformatie

Beoordeling verontreiniging	Pot. ernstig, niet urgent, niet spoedeisend
Vervolgactie i.h.k.v WBB uit status locatie van Nazca	voldoende gesaneerd
Bevoegd gezag Wbb	Noord-Holland
Asbeststatus	

- Rapportinformatie

Rapportdatum	Naam onderzoek	Onderzoeksbureau	Rapportnummer	Conclusie
31-01-2008	Historisch onderzoek 31-01-2008	Syncera De Straat	B07G0006	Geen vervolgonderzoek nodig, want reeds gesaneerd naar verdachte bedrijfsactiviteiten. Het huidige adres omvat tevens Zandweg 145.
01-09-2000	Saneringsevaluatie 01-09-2000	Eco Control BV	00101.EVA.RAP	Gedempte sloot met bleekaarde is ontgraven, bleekaarde is afgevoerd.
23-08-2000	Saneringsplan 23-08-2000	Eco Control BV	00101	het plan beschrijft de uit te voeren sanering van een slootdemping aan de zuidzijde van de 2 percelen.
30-06-1999	Verkennend onderzoek NVN 5740 30-06-1999	Eco Control BV	99080.NVN.RAP	bg: zn, pak, m.o. >s; og(puin- & sintelhoudend): cu, hg, pb, ni, zn, pak, m.o. >s: gw: -. opslagtank(matige oliegeur): m.o. >s; slootdemping(bleekaarde):m.o. & ni >i, cu, pak >t, hg, pb, zn >s.

- Documenten bij rapporten

Document gaat over	Downloadlink
Historisch onderzoek 31-01-2008	Zandweg 143
Saneringsevaluatie 01-09-2000	00101.EVA.RAP
Saneringsplan 23-08-2000	00101
Verkennend onderzoek NVN 5740 30-06-1999	99080.NVN.RAP

- Besluiten bij locatie

- Documenten bij besluiten

- Mogelijk onderzochte bodembedreigende activiteiten

Gebruik	Van	Tot	Voldoende onderzocht
benzinetank (bovengronds)	1927	Heden	Onbekend

- Activiteiten uit Historisch bodembestand

Adres	Bedrijfsnaam	Gebruik	Periode	Start	Eind
Zandweg 143	Gebr. Gorten/Olieindustrie	631306 benzinetank (bovengronds)	1927 - onbekend	1927	Onbekend

- Tanks

- Documenten bij tanks

- Verontreinigingscontouren

- Saneringscontouren

- Zorgcontouren

Zandweg 228

Locatiecode	NZ088000071
Locatienaam	Zandweg 228
Straatnaam	Zandweg
Huisnummer	228
Postcode	1531AW
Plaatsnaam	WORMER

- Bodeminformatie

Beoordeling verontreiniging	
Vervolgactie i.h.k.v WBB uit status locatie van Nazca	
Bevoegd gezag Wbb	Noord-Holland
Asbeststatus	

- Rapportinformatie

Rapportdatum	Naam onderzoek	Onderzoeksbureau	Rapportnummer	Conclusie
21-06-2013	Zandweg 228 openbare weg Indicatief onderzoek 21-06-2013	Oranjewoud	262369-54	Licht tot sterk verhoogde gehalten met metalen in de grond.

- Documenten bij rapporten

Document gaat over	Downloadlink
	Wormer-Zandweg228.IBO.2013.pdf

- Besluiten bij locatie

- Documenten bij besluiten

- Mogelijk onderzochte bodembedreigende activiteiten

- Activiteiten uit Historisch bodembestand

- Tanks

- Documenten bij tanks

- Verontreinigingscontouren

- Saneringscontouren

- Zorgcontouren

Zandweg nabij nr. 228

Locatiecode	NZ088000140
Locatienaam	Zandweg nabij nr. 228
Straatnaam	Zandweg
Huisnummer	228
Postcode	1531AW
Plaatsnaam	WORMER

- Bodeminformatie

Beoordeling verontreiniging	ernstig, geen risico"s bepaald
Vervolgactie i.h.k.v WBB uit status locatie van Nazca	voldoende gesaneerd
Bevoegd gezag Wbb	Noord-Holland
Asbeststatus	Onverdacht

- Rapportinformatie

Rapportdatum	Naam onderzoek	Onderzoeksbureau	Rapportnummer	Conclusie
20-09-2013	Evaluatie Tijdelijk uitplaatsen BUS sanering Zandweg 228 nabij nr 228 te Wormer	Oranjewoud	262369-54	

26-06-2013	BUS-melding tijdelijke uitplaatsing Zandweg 228 te Wormer	Oranjewoud	262369-54	
21-06-2013	Rapport verkennend bodem- en asbestonderzoek Zandweg 228 te Wormer	Oranjewoud	262369-54	

- Documenten bij rapporten

Document gaat over	Downloadlink
Evaluatie BUS sanering	Evaluatie BUS sanering
BUS-melding	BUS-melding
Rapport verkennend bodem- en asbestonderzoek	Rapport verkennend bodem- en asbestonderzoek

- Besluiten bij locatie

Kenmerk besluit	Soort besluit	Datum besluit
BUS-melding correct aangeleverd	250192/256042	03-10-2013
BUS-melding correct aangeleverd	211299/213233	01-07-2013

- Documenten bij besluiten

Document gaat over	Downloadlink
BUS-melding correct aangeleverd, 03-10-2013	250192/256042
BUS-melding correct aangeleverd, 01-07-2013	211299/213233

- Mogelijk onderzochte bodembedreigende activiteiten

Gebruik	Van	Tot	Voldoende onderzocht
onbekend	Onbekend	Onbekend	

- Activiteiten uit Historisch bodembestand

- Tanks

- Documenten bij tanks

- Verontreinigingscontouren

Contourtype	Overschr. Grenswaarde	Oppervlakte	Stof	Bovenkant	Onderkant
Grondwater	S		Barium [Ba]		
Grond	I	1	Lood [Pb]	0	1

- Saneringscontouren

- Zorgcontouren

Eenhoornweg 8

Locatiecode	AA088000009

Locatienaam	Eenhoornweg 8
Straatnaam	Eenhoornweg
Huisnummer	8
Postcode	1531ME
Plaatsnaam	WORMER

- Bodeminformatie

Beoordeling verontreiniging	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Vervolgactie i.h.k.v WBB uit status locatie van Nazca	voldoende onderzocht
Bevoegd gezag Wbb	Noord-Holland
Asbeststatus	

- Rapportinformatie

Rapportdatum	Naam onderzoek	Onderzoeksbureau	Rapportnummer	Conclusie
21-12-2002	Orienterend bodemonderzoek 21-12-2002	Eco Control BV	01065-01110	Lichte verontreinigingen zijn geen aanleiding tot nader onderzoek.

- Documenten bij rapporten

Document gaat over	Downloadlink
Orienterend bodemonderzoek 21-12-2002	01065-01110

- Besluiten bij locatie

Kenmerk besluit	Soort besluit	Datum besluit
Geen vervolg (geen adm Nazorg)	2005-43631	16-12-2005

- Documenten bij besluiten

- Mogelijk onderzochte bodembedreigende activiteiten

Gebruik	Van	Tot	Voldoende onderzocht
timmerwerkplaats	1980	Heden	
drukkerij (algemeen)	1978	Heden	Onbekend
drukkerij (algemeen)	1975	1992	

- Activiteiten uit Historisch bodembestand

Adres	Bedrijfsnaam	Gebruik	Periode	Start	Eind
Eenhoornweg 10	Fa. Gebr. Hooijschuur	4542 timmerwerkplaats	1980 - onbekend	1980	Onbekend
Eenhoornweg 8	Drukkerij Zaanstreek B.V.	2222 drukkerij (algemeen)	1978 - onbekend	1978	Onbekend

- Tanks

- Documenten bij tanks

- Verontreinigingscontouren

Contourtype	Overschr. Grenswaarde	Oppervlakte	Stof	Bovenkant	Onderkant
Grond	S				

- Saneringscontouren

- Zorgcontouren

Overzicht tanks

Binnen de Omgevingsdienst IJmond zijn hierover geen digitale gegevens beschikbaar of (nog) niet ingevoerd.

- Documenten bij tanks

Overzicht activiteiten uit Historisch bodembestand

Adres	Bedrijfsnaam	Gebruik	Periode
Zandweg 143	Gebr. Gorten/Olieindustrie	631306 benzinetank (bovengronds)	1927 - onbekend

Disclaimer

Deze rapportage geeft de situatie weer zoals bekend bij de omgevingsdienst op de datum van afdrukken.

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst IJmond beschikbare gegevens.
Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De Omgevingsdienst staat niet garant voor de volledigheid en juistheid van de getoonde informatie en aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade of gevolgschade voortkomend uit het verstrekken van deze informatie, schade ten gevolge van nalaten gebaseerd op deze informatie mede inbegrepen.

Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bijvoorbeeld adviesbureaus, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit deze rapportage is niet conform de norm NEN 5725 en bevat daarmee mogelijk onvoldoende informatie om te worden gebruikt bij de aanvraag om een omgevingsvergunning, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondverzet. Bij een aanvraag voor een vergunning tot bouw dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Inhoudelijke vragen en vragen over de werking van de website kunt u stellen door een mail te sturen naar info@odijmond.nl.

Indien er in de bodem lood wordt aangetroffen, kan er sprake zijn van gezondheidsrisico's. Lood wordt met name aangetroffen in gebieden die van oudsher bebouwd zijn en/of waar ophooglagen aanwezig zijn. Indien hier sprake van is en er geen bodemonderzoek van de (woon)locatie aanwezig is, adviseren wij alsnog om dit uit te voeren. Aan de hand van dit onderzoek kunnen wij vervolgens een inschatting maken van de eventuele gezondheidsrisico's.

Voor informatie over waterbodems kunt u het beste contact opnemen met het betreffende waterschap. Zij zijn hiervoor ook het bevoegd gezag.

Naast dit bericht adviseren wij voor het opzoeken van bodeminformatie in de gemeentes Beemster, Edam-Volendam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Purmerend ook desbetreffende gemeente te raadplegen voor bodeminformatie. Deze gemeenten beheren ook een eigen bodeminformatie-systeem waar mogelijk nog aanvullende bodeminformatie aanwezig is.
Voor het opzoeken van bodeminformatie in de gemeente Noordwijkerhout wordt geadviseerd om ook het bodemloket www.bodemloket.nl te raadplegen. Op het bodemloket is informatie te vinden van locaties waar de provincie Zuid-Holland in het kader van de Wet bodembescherming bevoegd gezag is.

Bijlage

Immobiel	Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).
Mobiel	Een verontreiniging in de bodem die zich wel verspreidt. De verontreiniging blijft dus niet op zijn plek en verplaatst zich door de grond, verspreidt naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.
Achtergrondwaarde	De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde voor Omgevingsdienst ODIJmond.
Tussenwaarde	De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.
Interventiewaarde	Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel grond boven de interventiewaarde is verontreinigd.
Geval van ernstige bodemverontreiniging	Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstig geval. Voor grondwater is dat 100 m3.

odijmond
OMGEVINGSDIENST IJMOND

Legenda

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	historisch onderzoek
VO	verkennend onderzoek
OO	oriënterend onderzoek
NO	nader onderzoek
SO	saneringsonderzoek
SP	saneringsplan
SE	saneringsevaluatie
EUT	ernst en urgentie
AP04	partij-keuring
<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde).
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde). De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie (ARN). In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slecht ? (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet BodemBeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.
Onbekend	Niet van toepassing / Gebruikte code is geen officiele benaming / niet onderzocht dan wel geen informatie voorhanden in het gemeentelijk systeem Voor een verdere toelichting van de omschrijvingen zie de bijlage.

Bijlage 6 Onderzoek milieuzonering

NOTITIE

Aan	:	**BRO adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu B.V.**
Van	:	**Martin van der Slik**
Datum	:	**7 november 2019**
Kenmerk	:	**1068.02/3711210DN03/MVS**
Onderwerp	:	**Milieuzonering, Zandweg 232 tot en met 242 te Wormer**

Aanleiding
Deze notitie is opgesteld naar aanleiding van het advies van BRO adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu B.V. en de Omgevingsdienst IJmond, regio Waterland waarbij de relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar worden onderzocht. Dit advies bevat de resultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd om na te gaan of de huidige bestemming van de Zandweg 232 tot en met 242 kan worden gewijzigd naar een bedrijfs- en groenbestemming. Tenslotte wordt geadviseerd een onderzoeksstappenplan te doorlopen waarbij de meest kritische milieuaspecten geur en geluid te onderzoeken.

Het initiatief
Het planvoornemen bestaat (onder andere) uit het oprichten van nieuwe bedrijfsbebouwing en het aanleggen van parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het bestaande deel van Cargill Cacao & Chocolate, locatie De Eenhoorn en De Mol, te Wormer (verder te nomen als Cargill). Voor deze uitbreiding worden te zijner tijd percelen aan de Zandweg 232 tot en met 242 aangekocht. Deze percelen hebben een huidige functie ten behoeve van wonen en een kantoorfunctie. De te realiseren bebouwing wordt in de plannen (zie ook advies van BRO adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling) van Cargill aangeduid als ‘silo’.

Kader
Bij de uitwerking van deze notitie is uitgegaan van de plannen van 23 maart 2018 van Klous+Brandjes Architecten bna, de voor milieu- en omgevingsaspecten relevante wet- en regelgeving en de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. Daarbij is rekening gehouden om aan de uitbreiding eveneens de milieucategorie 5.1 toe te kennen zoals reeds geldt voor de bestaande activiteiten van Cargill.

Uitwerking
Deze notitie bevat een onderzoeksstappenplan waarbij de relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar zijn onderzocht. Dit onderzoek is relevant vanwege de ligging van woningen binnen de richtafstanden van de toekomstige uitbreiding. Uit het onderzoek moet blijken of er na realisatie van de uitbreiding sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Normec ISO 9001
ISO 9001

In de huidige situatie, waarbij er nog geen sprake is van uitbreiding liggen de woningen aan de Zandweg binnen de invloedssfeer van de bestaande activiteiten van Cargill. Om die reden is onderzocht wat de eventuele toename is van de invloedsfeer als gevolg van de beoogde uitbreiding, te weten:

- Worden de woningen binnen de huidige invloedssfeer zwaarder belast?
- Komen er nieuwe woningen binnen de invloedsfeer?

Gebaseerd op de richtafstanden in de VNG-publicatie en de activiteiten zoals die bij Cargill plaatsvinden hebben de milieuaspecten geur en geluid de grootste invloed op de omgeving. In lijn met het advies van BRO en de Omgevingsdienst IJmond, worden deze aspecten nader onderzocht.

Op basis van de beoogde uitbreiding zoals vermeld in het concept masterplan is een ontwerp gemaakt waarbij de activiteiten en bedrijfsmiddelen behorende bij de uitbreiding zijn vastgesteld. Aan de hand van dit ontwerp zijn de milieuaspecten geluid en geur bepaald en onderzocht.

Geluid
M+P Raadgevende Ingenieurs B.V. (verder M+P) heeft het bestaande rekenmodel voor de locatie in Wormer aangevuld met de gebouwen en geluidbronnen behorende bij de uitbreiding. De geluidbijdrage in de actuele situatie en de beoogde situatie is bepaald aan de hand van een beoordelingspunt op de achtergevel van de woning aan Zandweg 230 een beoordelingspunt vast te leggen.

In het geluidrapport (kenmerk M+P.CARG.19.01.2 d.d. 30 januari 2019) is het akoestisch onderzoek vastgelegd (zie bijlage 1). Uit de berekeningen blijkt dat de beoogde uitbreiding niet relevant is voor de geluidbelasting in de omgeving. De geluidbijdrage op het beoordelingspunt aan Zandweg 230 wijzigt niet.

Geur
In de huidige plannen wordt een aantal nieuwe geurbronnen voorzien. De bronsterkte is op identieke wijze berekend als die van de vergunde situatie (op basis van geurkentallen zoals vastgesteld in het in 2007 uitgevoerde brancheonderzoek[1]). Zoals nu voorzien worden de geurhoudende afgassen van de uitbreiding verzameld en daarna samen met de geurhoudende afgassen van de herverwerkingsafdeling geloosd op de bestaande schoorsteen. Op basis hiervan gaat Cargill er van uit dat het ‘Stand-Still’ beginsel blijvend kan worden gehanteerd. De uitbreiding wordt binnen de bestaande geurcontour gerealiseerd.

In bijlage 2 is het geurrapport van SGS opgenomen.

Conclusie
Na uitvoering van de beoogde uitbreiding van Cargill, zoals beschreven in de huidige plannen is en was sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat voor de woningen die reeds binnen de richtafstanden zijn gelegen. Daarnaast is er geen sprake van nieuwe woningen die niet eerder binnen de richtafstanden waren gelegen. Op basis hiervan zijn er geen belemmeringen om aan de uitbreiding de milieucategorie 5.1 toe te kennen.

[1] SGS rapport EZ/08/2242.rap-01: “Evaluatie Bijzondere Regeling Cacaobonenverwerkende industrie-deelrapport01-actualisatie emissie situatie”

Bijlage 1: Geluidrapport M+P

Bijlage 2: Geurrapport SGS

Bijlage 7 Geuronderzoek

RAPPORT

UITWERKING STAND STILL SITUATIE VOOR GEUR BIJ CARGILL COCOA TE WORMER NA PRODUCTIE UITBREIDING

IN OPDRACHT VAN:

CARGILL COCOA

*SGS is the world's leading inspection, verification, testing and certification company. Recognised as the global benchmark for quality and integrity, We provide **innovative** services and **solutions** for every part of the environmental industry. Our global network of offices and laboratories, alongside our dedicated team, allows us to respond to your needs, when and where they occur.*

RAPPORT

UITWERKING STAND STILL SITUATIE VOOR GEUR BIJ CARGILL COCOA TE WORMER NA PRODUCTIE UITBREIDING

EZGE-2019-10-0018

6 NOVEMBER 2019

Laboratorium

SGS NEDERLAND BV

Klant

CARGILL COCOA

Eenhoornweg 12, 1531 ME Wormer

F. Lakeman

Geschreven door

Jaap Boot
Senior Consultant

Goedgekeurd door

Christian Teunissen
Senior Consultant

Revisie historie		
Rev.	**Datum**	**Wijzigingen**
0	06-11-2019	
1		
2		
3		

Bij een revisie vervalt de voorgaande versie.

Projectgegevens

Algemene gegevens

Bedrijfsnaam	Cargill Cocoa
Adresgegevens	Eenhoornweg 12
Postcode, woonplaats	1531 ME Wormer
Contactpersoon	Floris Lakeman
Telefoonnummer	+31-756466567
Emailadres	Floris_Lakeman@Cargill.com
Referentienummer SGS	EZGE-2019-10-0018

Project

Locatie	Cargill Cocoa locatie Wormer
Onderwerp	Uitbreiding stand still na uitbreiding productie met koekverwerking
Uitvoerende(n)	J. Boot

Kwaliteit

Voor de lijst van geaccrediteerde verrichtingen (RvA L092) van de afdeling Environment, Health and Safety te Arnhem van de SGS Nederland BV verwijzen wij naar de site van de RvA (https://www.rva.nl/system/scopes/file_nls/000/000/076/original/L092-scn.pdf?1491490288).

Disclaimer

Behoudens andersluidende overeenkomst worden de opdrachten uitgevoerd op basis van de meest recente versie van de algemene voorwaarden van SGS Nederland BV. Voor de General Terms and Conditions verwijzen wij u naar de bijlage van de door ons opgestelde aanbieding / offerte. U vindt deze in de bijlage van betreffende aanbieding / offerte of kunt u opvragen bij uw SGS-contactpersoon. .
Elke houder van dit document dient te weten dat de informatie vervat in dit document enkel de bevindingen van SGS Nederland BV op het ogenblik van haar tussenkomst en binnen de grenzen van de eventuele instructies van de opdrachtgever, bevat. SGS Nederland BV is enkel aansprakelijk t.a.v. haar opdrachtgever en dit document stelt de bij een handelstransactie betrokken partijen niet vrij van hun plicht al hun rechten en verplichtingen uit te oefenen voortspruitend uit de transactiedocumenten. Elke niet toegestane wijziging evenals de namaak of vervalsing van de inhoud of het uitzicht van dit document is onwettig en overtreders zullen vervolgd worden.

SAMENVATTING

Cargill Cocoa is voornemens om haar productieactiviteit op de locatie Wormer uit te breiden. Zij wil dit doen zonder dat de geurbelasting in de omgeving van het bedrijf groter wordt dan de vergunde geurbelasting (zogenaamde “stand still” principe).

Zij heeft SGS Nederland BV, Environment, Health and Safety gevraagd om aan te geven welke maatregelen noodzakelijk zijn op dit “ stand still” principe te verwezenlijken.

CONCLUSIE

Uit de studie blijkt dat de geursituatie na uitbereiding van de productieactiviteiten binnen de vergunde geurbelasting blijft als de geurhoudende afgassen van de nieuwe productieacitivteiten op 24 meter boven maaiveld worden geemitteerd via de schoorsteen van de herverwerkingsafdeling.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 6

2. VERGUNDE GEURSITUATIE 7

3. GEURSITUATIE NA UITBREIDING 8

3.1 EMISSIESITUATIE 8

3.2 GEURIMMISSIESITUATIE 8

3.2.1 Inleiding 8

3.2.2 Uitgangspunten berekeningen 9

3.2.3 Resultaten berekeningen 10

APPENDICES 11

1. INLEIDING

Cargill Cocoa is voornemens om haar productieactiviteit op de locatie Wormer uit te breiden. De uitbreiding betreft het verwerken van 160 ton/dag cacao koek.

Deze koek wordt met vrachtwagens aangevoerd, gelost, gebroken en in silo's opgeslagen. Vanuit deze silo's wordt het verder verwerkt tot poeder. Procesmatig gezien zijn genoemde activiteiten niet nieuw voor de inrichting; bij de huidige verwerking van cacaomassa wordt naast cacaoboter ook cacaokoek geproduceerd en op eenzelfde wijze verwerkt tot cacaopoeder.

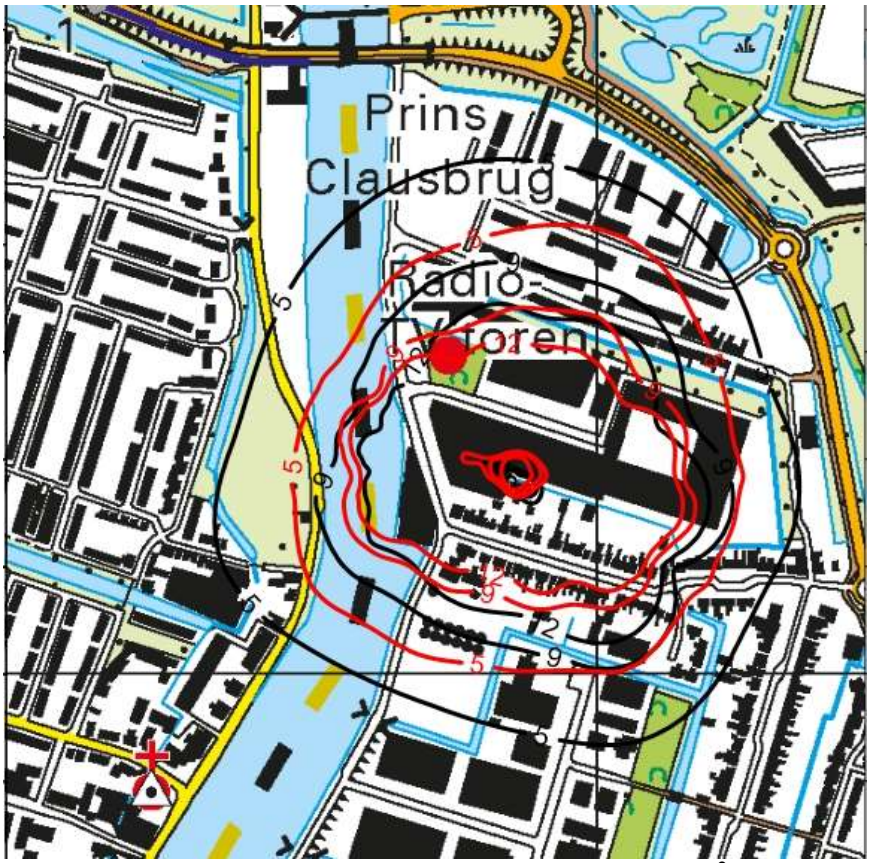
Door SGS Environment Health and Safety is onderzocht welke geurbeperkende maatregelen noodzakelijk zijn om de geurbelasting in de omgeving niet groter te laten worden dan de vergunde geurbelasting.

In hoofdstuk 2 staat een nadere beschrijving van de vergunde situatie. Hoofstuk 3 geeft inzicht in de geursituatie tengevolge van de uitbreiding.

2. VERGUNDE GEURSITUATIE

De vergunde geurbelasting is weergegeven in het SGS rapport “nadere invulling van de geurparagraaf uit de WM-vergunning Gerkens Cacao te Wormer[1].
Deze geurbelasting is berekend met de in 2007 geldende TNO-release van het Nieuw Nationaal Model; Pluim-plus 3.51. Omdat het Nieuw Nationaal Model (NNM) jaarlijks wordt herzien met (onder andere) de nieuwste inzichten, is deze vergunde contour “ vertaald” naar de meest recente versie van het NNM. Hierbij zijn de invoergegevens exact gelijk gebleven waardoor een eventueel verschil in contour uitsluitend is toe te wijzen aan het rekenmodel.

In figuur 1 zijn de beide contouren weergegeven; rood de contour op basis van het rekenmodel uit 2007 en zwart op basis van het rekenmodel 2019. Bijlage 1 geeft de rekenjournalen. Merk hierbij op dat de feitelijk in de omgeving ervaren geurbelasting onafhankelijk is van de door middel van modellen berekende geurconcentratie. Het gaat erom dat de geurbelasting niet toeneemt tenopzichte avn de vergunde situatie.



Figuur 1 Vergunde geurbelasting (98 percentiel (ou_E/m^3) berekend met het model uit 2007 (rood) en het model uit 2019 (zwart)

[1] SGS rapport “nadere invulling van de geurparagraaf uit de WM-vergunning Gerkens Cacao te Wormer” , kenmerk:EZ-07-2027, 10 mei 2007

3. GEURSITUATIE NA UITBREIDING

3.1 EMISSIESITUATIE

Zoals in hoofdstuk 1 al is aangegeven, betreft de beoogde uitbreiding uitsluitend het verwerken van cacaokoek tot cacaopoeder. Om deze uitbreiding te kunnen verwezenlijken zal er aan de zuid-west zijde van het bestaande gebouw een silohal worden gebouwd.

In de uitbreiding zijn de in tabel 3-1 genoemde geurbronnen voorzien. De bronsterkte is op identieke wijze berekend als die van de vergunde situatie namelijk op basis van geurkentallen welke zijn vastgesteld in het in 2007 uitgevoerde brancheonderzoek[2].

Tabel 3-1 Geurbronnen ten behoeve van de beoogde uitbreiding

Bron		Mou_E/h
Filter V-49200	FA 49200	3.6
Poedertransport tempereer	FL 54400	3.5
Filter paklijn 10	co 64000	2.0
Filter paklijn 12	co 64200	2.0
Poedertransport	silos 37100 tm 37500	2.5
Poedertransport	silos 37200 tm 37600	3.1
TOTAAL		**16.7**

Zoals nu voorzien worden de geurhoudende afgassen van de uitbreiding verzameld en daarna samen met de geurhoudende afgassen van de herverwerkingsafdeling (Wimpy) geloosd op de bestaande schoorsteen 24 meter boven maaiveld.

3.2 GEURIMMISSIESITUATIE

3.2.1 Inleiding

De geurbelasting in de omgeving van een emissiepunt wordt berekend met behulp van verspreidingsberekeningen. Verspreidingsberekeningen worden uitgevoerd met behulp van wiskundige modellen, waarmee het transport en de verdunning in de atmosfeer worden beschreven. Bij deze berekeningen wordt uitgegaan van de verschillende weersomstandigheden die kunnen optreden

[2] SGS rapport EZ/08/2242.rap-01: “Evaluatie Bijzondere Regeling Cacaobonenverwerkende industie-deelrapport01-actualisatie emissie situatie

gedurende een langere periode (enkele jaren). Hierin worden factoren zoals windsnelheid, windrichting en de turbulentie in de atmosfeer meegenomen. Op deze wijze ontstaat een beeld over de verschillende immissieconcentraties die kunnen optreden verdeeld over een langere periode.

Voor de beoordeling van een geursituatie zijn met name de zogenaamde piekbelastingen van belang. Dat zijn concentraties die gedurende kortere perioden kunnen optreden. Dit wordt uitgedrukt als een zogenaamde percentielwaarde. Dit is te vergelijken met een kansberekening. Bij geur wordt meestal de 98-percentiel concentratie berekend. Bij het 98-percentiel is er sprake van overschrijding van de betreffende immissieconcentratie gedurende 2% van het jaarlijkse aantal uren (175 uur/jaar). Aan de hand van de uitkomsten van de berekeningen kan een koppeling worden gemaakt met de te verwachten hinder. Verder kunnen verschillende situaties met elkaar worden zoals de effecten van een uitbreiding maar ook de effecten van reducerende maatregelen.

In Nederland wordt het zogenaamde Nieuw Nationaal Model gebruikt voor deze berekeningen. Voor het berekenen van de geurbelasting is gebruik gemaakt van het TNO-softwarepakket Pluim-Plus versie 4.7.

3.2.2 Uitgangspunten berekeningen

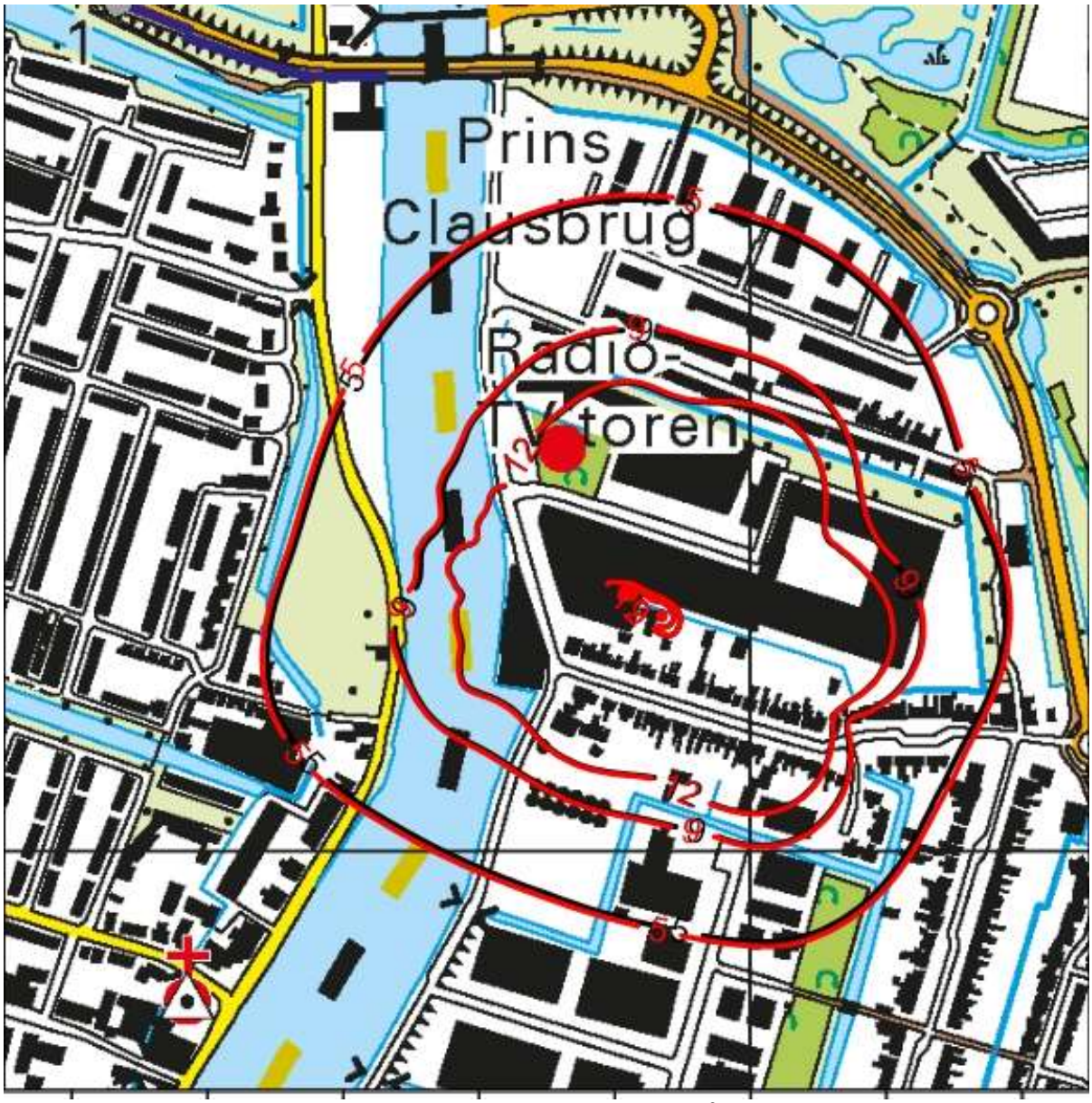
In tabel 3 zijn de belangrijkste algemene uitgangspunten samengevat.

Tabel 2 Algemene uitgangspunten

Omschrijving	Eenheid	Waarde	Opmerkingen
Versie	-	4.7	
Meteogegevens	jaar	1995 - 2004	
Meteostation	-	Nederland	via PreSRM
Ruwheidslengte	m	0,76	KNMI-ruwheidskaart
Rekengrid		polair rooster	
Coördinaten x,y	m	114922, 501199	
		24 afstanden, 17 sectoren	
Aantal receptorunten	-	408	

3.2.3 Resultaten berekeningen

In figuur 2 is de geurbelasting na uitbreiding inzichtelijk gemaakt. Bijlage 2 geeft het rekenjournaal.



Figuur 2 Vergunde geurbelasting (98 percentiel (ou_E/m^3) (zwart) en de geurbelasting na uitbreiding (rood).

Uit de figuur blijkt dat 98 percentielconcentraties van 9 en 12 ou_E/m^3 van de vergunde situatie en de situatie na uitbreiding volledig samenvallen. De 98 percentielconcentratie van 5 ou_E/m^3 is na productieuitbreiding een lijndikte groter. Over de gehele contour genomen is dit minder dan 0,5 %. Dit ligt ver binnen de door Infomil gehanteerde onzekerheid van 25 % bij toepassing van het model voor lage bronnen.

APPENDICES

APPENDIX 1: REKENJOURNALEN VERGUNDE SITUATIE

Vergund op basis van rekenmodel 2007

```
JOURNAAL BEREKENING NIEUW NATIONAAL MODEL

TNO Apeldoorn : PluimPLus 3.51
 Naam licentiehouder   : A. Boom
 Instelling            : SGS Nederland BV
 Licentienummer        : PLP-0239-3

Type berekening        : NNM berekening Uur bij uur methode
Naam van de berekening : Gerkens Wormer

Datum en tijd van de berekening : 3/27/2007 9:44:05 AM

Naam component : GEUR
Component type : Inert gas zonder depositie

Receptoren : gerkens wormer grid
Aantal receptoren        144
Hoogte receptoren       1.50 [m]

Hoogte windsnelheidsmetingen op het meteorologisch meetstation [m] :      10.00
Ruwheidslengte gebied rond het meteorologisch meetstation [m] :  Windrichtingafhankelijk
Studiegebied tbv ruwheidsbepaling :
X-min [km]:    113.900
X-max [km]:    115.900
Y-min [km]:    500.200
Y-max [km]:    502.200
Gekozen ruwheidslengte        :      1.0000 [m]
Gemiddelde bodemvochtigheid :       1.00
Gemiddelde albedo :       0.20
Geografische breedtegraad :      52.00
Meteo-data:
De Meteogegevens : C:\Program Files\PLUIM-PLUS-versie-35\Library\system\schiphol
Meteo-jaar   :    2001
tot en met jaar :    2005


Aantal uren met correcte gegevens      43824
Aantal uren met stabiele weerscondities      21181
Aantal uren met neutrale weerscondities      14733
Aantal uren met convectieve weerscondities       7910
Totale gevallen regenhoeveelheid [mm] :    4600.25

Windroos meteo en  achtergrond :
                  Wind-sector        uren            in %    Ws(m/s)  Neersl.(mm) achtergr.GEUR
  1      ( -15- 15)           2036          4.6     3.1             141.3         0.00
  2      (  15- 45)           2432          5.5     3.5             159.2         0.00
  3      (  45- 75)           3765          8.6     3.6             156.6         0.00
  4      (  75-105)           3139          7.2     3.2             109.6         0.00
  5      ( 105-135)           2418          5.5     3.1             248.2         0.00
  6      ( 135-165)           3540          8.1     3.3             309.8         0.00
  7      ( 165-195)           4233          9.7     3.7             554.6         0.00
  8      ( 195-225)           5661         12.9     4.4             993.7         0.00
  9      ( 225-255)           4671         10.7     5.8             656.6         0.00
 10      ( 255-285)           4524         10.3     4.6             469.9         0.00
 11      ( 285-315)           3894          8.9     4.0             446.4         0.00
 12      ( 315-345)           3511          8.0     3.5             354.1         0.00

    Gemiddeld/Totaal:         43824                 4.0             4600.3         0.00

De gekozen (reken-)opties :
Emissietype : Continue of semi-continue
```

Berekende percentielen : Ja
Middelingsduur : 1
Berekend : Bronbijdrage exclusief achtergrondconcentraties

Winddraaiing : Neen

 GEBOUW HEEFT INVLOED OP DE CONCENTRATIES

Plaats en tijd van de maximaal berekende uurlijkse concentratie (ou/m3) :
X-coordinaat :   114925.000
Y-coordinaat :   501238.000
Jaar   :   2004
Maand   :   7
Dag   :   22
Uur   :   19
Max.concentratie (bijdrage + achtergrond) :   104.72007031
Concentratie bijdrage   :   104.72007031
Concentratie achtergrond   :   0.0000

Gemiddelde concentratie alle gridpunten   :   0.92498260 ou/m3
Hoogste gemiddelde concentratie alle gridpunten :   7.75670025 ou/m3

Bronnen en emissies :

Totaal aantal bronnen :   1
Bron nr: 1
Bronnaam : centrale bron
Brontype :   Puntbron
Tijdprofiel bron : gerkens wormer.prf
Gebouw-bestand   : gerkens wormer gebouw.bld
X-locatie centrum gebouw [m] :   114925.0
Y-locatie centrum gebouw [m] :   501188.0
Hoogte gebouw   [m] :   9.0
Lengte gebouw   [m] :   171.0
Breedte gebouw   [m] :   40.0
Hoek lange zijde gebouw met x-as [graden] :   162.0
X-positie bron [m] :   114925.0
Y-positie bron [m] :   501188.0
Hoogte bron [m] :   10.0
Uitwendige schoorsteen diameter [m] :   4.1
Inwendige schoorsteen diameter [m] :   4.0
Volume debiet schoorsteen [M3/s]   62.8
Emissiesterkte : 300000000.0001 ou/hr
Aantal uren met bronbijdrage : 43189
Gemiddelde bronsterkte tijdens bedrijfsuren : 299999998.582063 ou/hr
Warmteoutput [MW] :   0.000
(Gas-)uittree-temperatuur [K] :   300.00
(Gas-)uittree-snelheid [m/s] :   5.00
Aantal uren waarin de pluim (gedeeltelijk) in de menglaag aanwezig is :   43189
Gemiddelde fractie van de emissie in de menglaag :   1.00
Gemiddelde eff. schoorsteenhoogte [m] :   11.35

Vergund op basis van rekenmodel 2019

JOURNAAL BEREKENING NIEUW NATIONAAL MODEL

TNO Utrecht: PluimPlus 4.7
 Naam licentiehouder : Pluim PLUS 4.7 (2018)
 Instelling : SGS Nederland B.V.
 Licentienummer : PLP-0239-1

[PreSrm interface]
 PreSRM version : 1.802

[Berekening]
Datum en tijd van de berekening : 04-11-2019 : 16.39 uur.
Type berekening : NNM berekening Uur bij uur methode
Berekend : Gemiddelde bronbijdrage exclusief achtergrondconcentraties
Naam van de berekening : enkele bron vergund 2007
Emissietype : Continue of semi-continue
Berekende percentielen : Ja
Middelingsduur : 1

[Stofkenmerken]
Naam component : GEUR
Component type : Inert gas zonder depositie

[Rekengebied]
Receptoren : Regelmatig polair receptorrooster_1
Aantal receptoren 144
Hoogte receptoren 1.50 [m]

[Ruwheid]
Ruwheidslengte volgens PReSrm-ruwheidskaart : 0.76 [m]

[Meteo-data]
Alle meteo data is via PreSRM version : 1.802 verkregen
Gemiddelde bodemvochtigheid : 1.00
Gemiddelde albedo : 0.20
Geografische breedtegraad : 52.00
Hoogte windsnelheidsmetingen op het meteorologisch meetstation [m] : 10.00
Ruwheidslengte gebied rond het meteorologisch meetstation [m] :
Windrichtingafhankelijk
Gebruikte meteo voor diagnostische berekening:
C:\Program Files (x86)\TNO\PLUIM-PLUS-versie-47\Library\system\PReSrm_data\1995-2004

Aantal uren met correcte gegevens 87672
Aantal uren met stabiele weerscondities 42233
Aantal uren met neutrale weerscondities 31991
Aantal uren met convectieve weerscondities 13448
Totale gevallen regenhoeveelheid [mm] : 9204.05

Windroos meteo Schiphol en Eindhoven, omgerekend naar locatiespecifieke meteo :
Meteo bepaald op (RD) X-Coordinaat (km) : 114.850
Meteo bepaald op (RD) Y-Coordinaat (km) : 501.225

	Wind-sector	uren	in %	Ws(m/s)	Neersl.(mm)
1	(-15- 15)	4669	5.3	3.5	359.6
2	(15- 45)	4867	5.6	3.8	222.7
3	(45- 75)	7339	8.4	3.9	235.1
4	(75-105)	6031	6.9	3.5	224.4
5	(105-135)	5072	5.8	3.3	393.1
6	(135-165)	6735	7.7	3.5	573.1

7	(165-195)	8764	10.0	4.1	1083.8
8	(195-225)	11780	13.4	4.7	2013.9
9	(225-255)	9900	11.3	5.8	1585.3
10	(255-285)	8992	10.3	4.8	968.0
11	(285-315)	7196	8.2	4.2	896.8
12	(315-345)	6327	7.2	3.8	648.2
Gemiddeld/Totaal:		87672		4.2	9204.1

Winddraaiing : Neen

GEBOUW HEEFT INVLOED OP DE CONCENTRATIES

Locatie van de maximaal berekende uurlijkse concentratie (ouE/m3) :
X-coordinaat : 114900.000
Y-coordinaat : 501225.000
Tijd maximaal berekende uurlijkse concentratie :
Jaar : 1999
Maand : 3
Dag : 18
Uur : 9
Max.concentratie (bijdrage + achtergrond) : 117.51663331
Concentratie bijdrage : 117.51663331

Gemiddelde berekende concentratie over alle gridpunten : 1.17077616 ouE/m3
Hoogst berekende concentratie in het receptorgebied : 8.69087680 ouE/m3

[Bronnen en emissies]
Totaal aantal bronnen : 1
Bron nr: 1
Bronnaam : enkele bron rapport 2007
Brontype : Puntbron
Tijdprofiel bron : gerkens wormer.prf
Gebouw-bestand : gerkens wormer gebouw.bld
X-locatie centrum gebouw [m] : 114925.0
Y-locatie centrum gebouw [m] : 501188.0
Hoogte gebouw [m] : 9.0
Lengte gebouw [m] : 171.0
Breedte gebouw [m] : 40.0
Hoek lange zijde gebouw met x-as [graden] : 162.0
X-positie bron [m] : 114925.0
Y-positie bron [m] : 501188.0
Hoogte bron [m] : 10.0
Uitwendige schoorsteen diameter [m] : 2.0
Inwendige schoorsteen diameter [m] : 1.9
Volume debiet schoorsteen [NM3/s] 12.908
Emissiesterkte: 300.0000 MouE/hr
Aantal uren met bronbijdrage : 86402
Gemiddelde bronsterkte tijdens bedrijfsuren : 300.000000 MouE/hr
Warmteoutput [MW] :(constante) 0.000
(Gas-)uittree-temperatuur [K] : 300.00
(Gas-)uittree-snelheid [m/s] : 5.00
Aantal uren waarin de pluim (gedeeltelijk) in de menglaag aanwezig is : 86402
Gemiddelde fractie van de emissie in de menglaag : 1.00
Gemiddelde eff. schoorsteenhoogte [m] : 10.17

APPENDIX 2: REKENJOURNALEN SITUATIE NA UITBREIDING

```
JOURNAAL BEREKENING NIEUW NATIONAAL MODEL

TNO Utrecht: PluimPlus 4.7
 Naam licentiehouder   : Pluim PLUS 4.7 (2018)
 Instelling            : SGS Nederland B.V.
 Licentienummer        : PLP-0239-1

[PreSrm interface]
 PreSRM version   :    1.802

[Berekening]
Datum en tijd van de berekening : 06-11-2019 : 14.17 uur.
Type berekening        : NNM berekening Uur bij uur methode
Berekend : Gemiddelde bronbijdrage exclusief achtergrondconcentraties
Naam van de berekening : uitbreiding obv vergunde enkele bron
Emissietype : Continue of semi-continue
Berekende percentielen : Ja
Middelingsduur : 1

[Stofkenmerken]
Naam component : GEUR
Component type : Inert gas zonder depositie

[Rekengebied]
Receptoren : Regelmatig polair receptorrooster_1
Aantal receptoren        144
Hoogte receptoren       1.50 [m]

[Ruwheid]
Ruwheidslengte volgens PReSrm-ruwheidskaart  :        0.76 [m]

[Meteo-data]
Alle meteo data is via  PreSRM version   :    1.802 verkregen
Gemiddelde bodemvochtigheid :       1.00
Gemiddelde albedo :       0.20
Geografische breedtegraad :      52.00
Hoogte windsnelheidsmetingen op het meteorologisch meetstation [m] :      10.00
Ruwheidslengte gebied rond het meteorologisch meetstation [m] :
Windrichtingafhankelijk
Gebruikte meteo voor diagnostische berekening:
C:\Program Files (x86)\TNO\PLUIM-PLUS-versie-47\Library\system\PReSrm_data\1995-
2004

Aantal uren met correcte gegevens      87672
Aantal uren met stabiele weerscondities      42233
Aantal uren met neutrale weerscondities      31991
Aantal uren met convectieve weerscondities      13448
Totale gevallen regenhoeveelheid [mm] :    9204.05

Windroos meteo Schiphol en Eindhoven, omgerekend naar locatiespecifieke meteo :
Meteo bepaald op (RD) X-Coordinaat (km) :  114.850
Meteo bepaald op (RD) Y-Coordinaat (km) :  501.225
       Wind-sector            uren            in %    Ws(m/s)  Neersl.(mm)
  1      ( -15- 15)            4669               5.3         3.5            359.6
  2      (  15- 45)            4867               5.6         3.8            222.7
  3      (  45- 75)            7339               8.4         3.9            235.1
  4      (  75-105)            6031               6.9         3.5            224.4
  5      ( 105-135)            5072               5.8         3.3            393.1
```

6	(135-165)	6735	7.7	3.5	573.1
7	(165-195)	8764	10.0	4.1	1083.8
8	(195-225)	11780	13.4	4.7	2013.9
9	(225-255)	9900	11.3	5.8	1585.3
10	(255-285)	8992	10.3	4.8	968.0
11	(285-315)	7196	8.2	4.2	896.8
12	(315-345)	6327	7.2	3.8	648.2
Gemiddeld/Totaal:		87672	4.2	9204.1	

Winddraaiing : Neen

GEBOUW HEEFT INVLOED OP DE CONCENTRATIES

Locatie van de maximaal berekende uurlijkse concentratie (ouE/m3) :
X-coordinaat : 114885.000
Y-coordinaat : 501165.000
Tijd maximaal berekende uurlijkse concentratie :
Jaar : 2002
Maand : 8
Dag : 16
Uur : 9
Max.concentratie (bijdrage + achtergrond) : 119.69140266
Concentratie bijdrage : 119.69140266

Gemiddelde berekende concentratie over alle gridpunten : 1.17966728 ouE/m3
Hoogst berekende concentratie in het receptorgebied : 8.71166848 ouE/m3

[Bronnen en emissies]
Totaal aantal bronnen : 2
Bron nr: 1
Bronnaam : enkele bron rapport 2007
Brontype : Puntbron
Tijdprofiel bron : gerkens wormer.prf
Gebouw-bestand : gerkens wormer gebouw.bld
X-locatie centrum gebouw [m] : 114925.0
Y-locatie centrum gebouw [m] : 501188.0
Hoogte gebouw [m] : 9.0
Lengte gebouw [m] : 171.0
Breedte gebouw [m] : 40.0
Hoek lange zijde gebouw met x-as [graden] : 162.0
X-positie bron [m] : 114925.0
Y-positie bron [m] : 501188.0
Hoogte bron [m] : 10.0
Uitwendige schoorsteen diameter [m] : 2.0
Inwendige schoorsteen diameter [m] : 1.9
Volume debiet schoorsteen [NM3/s] 12.908
Emissiesterkte: 300.0000 MouE/hr
Aantal uren met bronbijdrage : 86402
Gemiddelde bronsterkte tijdens bedrijfsuren : 300.000000 MouE/hr
Warmteoutput [MW] :(constante) 0.000
(Gas-)uittree-temperatuur [K] : 300.00
(Gas-)uittree-snelheid [m/s] : 5.00
Aantal uren waarin de pluim (gedeeltelijk) in de menglaag aanwezig is : 86402
Gemiddelde fractie van de emissie in de menglaag : 1.00
Gemiddelde eff. schoorsteenhoogte [m] : 10.17

Bron nr: 2
Bronnaam : nieuwbouw 2019
Brontype : Puntbron

Tijdprofiel bron : continu_emissie.prf
Gebouw-bestand : gerkens wormer oud gebouw.bld
X-locatie centrum gebouw [m] : 114910.0
Y-locatie centrum gebouw [m] : 501182.0
Hoogte gebouw [m] : 9.0
Lengte gebouw [m] : 171.0
Breedte gebouw [m] : 40.0
Hoek lange zijde gebouw met x-as [graden] : 164.0
X-positie bron [m] : 114936.0
Y-positie bron [m] : 501183.0
Hoogte bron [m] : 24.0
Uitwendige schoorsteen diameter [m] : 0.8
Inwendige schoorsteen diameter [m] : 0.8
Volume debiet schoorsteen [NM3/s] 6.865
Emissiesterkte: 16.7000 MouE/hr
Aantal uren met bronbijdrage : 87672
Gemiddelde bronsterkte tijdens bedrijfsuren : 16.700000 MouE/hr
Warmteoutput [MW] : gemiddeld tijdens bedrijfsuren : 0.155
(Gas-)uittree-temperatuur [K] : 300.00
(Gas-)uittree-snelheid [m/s] : 15.00
Aantal uren waarin de pluim (gedeeltelijk) in de menglaag aanwezig is : 87672
Gemiddelde fractie van de emissie in de menglaag : 0.96
Gemiddelde eff. schoorsteenhoogte [m] : 33.48

Bijlage 8 Akoestisch onderzoek

M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen

Rapport

Akoestisch onderzoek Cargill Eenhoorn en De Mol te Wormer: uitbreiding fabriek en wijziging bestemmingsplan

M+P.CARG.19.01.2 | 30 januari 2019

Colofon

Opdrachtnemer	M+P raadgevende ingenieurs BV
Opdrachtgever	Cargill B.V. Postbus 74840 1118 ZZ SCHIPHOL
Opdrachtnummer	dd. 7 januari 2019
Titel	Akoestisch onderzoek Cargill Eenhoorn en De Mol te Wormer: uitbreiding fabriek en wijziging bestemmingsplan
Rapportnummer	M+P.CARG.19.01.2
Revisie	0
Datum	30 januari 2019
Aantal pagina's	45
Auteurs	Ing. R.A.O. Gijsel R.L. Florentinus
Contactpersoon	Ronald Gijsel | 0297-320651 | aalsmeer@mp.nl

M+P

Visserstraat 50 | 1431 GJ Aalsmeer
Wolfskamerweg 47 | 5262 ES Vught

www.mp.nl | onderdeel van de Müller-BBM groep | Lid NLingenieurs | ISO 9001 gecertificeerd

Copyright

© M+P raadgevende ingenieurs BV | Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P (DNR 2011 Artikel 46).

Samenvatting

In opdracht van Cargill BV te Wormer is door M+P akoestisch onderzoek verricht.
Cargill is voornemens de fabriek Eenhoorn te Wormer uit te breiden met een faciliteit om cake (cacaokoek) te ontvangen, te verwerken en op te slaan in silo's in een nieuwe silohal.
Om ruimte te maken voor deze plannen zijn een vijftal woningen aangekocht, die zullen worden gesloopt.
Voor deze milieuneutrale wijziging is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Uit de berekeningen blijkt dat de uitbreiding niet relevant is voor de geluidsbelasting in de omgeving en dat deze daarmee geluidsneutraal kan worden gerealiseerd.
Tevens concluderen wij dat het akoestische woon- en leefklimaat niet verandert vanwege de bestemmingsplanwijziging en dat daarmee nog steeds sprake is van een acceptabele ruimtelijke ordening.

Inhoud

	Samenvatting	3
1	Inleiding	5
2	Akoestische gegevens	6
3	Grenswaarden	7
3.1	Grenswaarden in vigerende milieuvergunning	7
3.2	Beoordeling ruimtelijke ordening	8
4	Representatieve bedrijfssituaties	9
4.1	Vergunde bedrijfssituatie	9
4.2	Beoogde bedrijfssituatie	9
5	Methode overdrachtsberekeningen	11
6	Berekeningsresultaten	13
6.1	Toets aan vigerende geluidsvoorschriften	13
6.1.1	Vergunde bedrijfssituatie	13
6.1.2	Beoogde situatie	14
6.2	Beoordeling goede ruimtelijke ordening	15
7	Indirecte hinder	16
bijlage A	Figuren	17
bijlage B	Geluidsbronnen actuele en beoogde bedrijfssituatie	24
bijlage C	Bepaling geluidsvermogen nieuwe geluidsbronnen	29
bijlage D	Modelgegevens	33
bijlage E	Bijdrageanalyse beoogde situatie	43

1 Inleiding

In opdracht van Cargill BV te Wormer is door M+P akoestisch onderzoek verricht.
Cargill is voornemens de fabriek Eenhoorn te Wormer uit te breiden met een faciliteit om cake (cacaokoek) te ontvangen, te verwerken en op te slaan in silo's in een nieuwe silohal.
Om ruimte te maken voor deze plannen zijn een vijftal woningen aangekocht, die zullen worden gesloopt.
Voor deze milieuneutrale wijziging is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.
Dit onderzoek betreft onderzoek naar

- het milieuneutrale karakter van de wijziging voor het aspect geluid
- een goede ruimtelijke ordening in het te wijzigen bestemmingsplan voor:
    - De huidige situatie bij De Eenhoorn en De Mol
    - De beoogde situatie bij De Eenhoorn en De Mol

Cargill Wormer is gelegen op het in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Nieuweweg Zuidwest en Croklaan.

In figuur 1 in bijlage A is de situatie weergegeven.

2 Akoestische gegevens

In het kader van dit onderzoek zijn geen geluidsmetingen verricht. De akoestische gegevens van de fabrieken de Mol en de Eenhoorn zijn, voor zover ongewijzigd, overgenomen uit de relevante rapportages:

- M+P.GERK.07.07.1 van 10 januari 2008, “meetrapport Cargill BV – Cargill Cocoa, fabrieken De Mol en De eenhoorn te Wormer”
- M+P.CARG.11.05 van 18 juli 2012, “akoestische maatregelen Nieuwe installaties op het dak van De Eenhoorn, Cargill Cocoa, Wormer”
- M+P.CARG.13.04.1 van 24 juli 2013, “akoestische consequenties NH3 project Cargill Cocoa fabriek De Mol te Wormer”
- M+P.CARG.13.05.02 van 29 november 2013, “geluidsmetingen schoorsteen van stoomketel van fabriek De Mol te Wormer, na plaatsing demper”
- M+P.CARG.16.02.1 van 29 maart 2016, “akoestische consequenties uitbreiding laboratorium Cargill Cocoa fabriek De Eenhoorn te Wormer”
- M+P.CARG.17.04 van 27 november 2017, “akoestisch onderzoek Cargill Eenhoorn, dakopbouw nieuw big-baglijn

De geluidsbronnen, behorende bij de uitbreiding zijn beschreven in hoofdstuk 4.2.

3 Grenswaarden

3.1 Grenswaarden in vigerende milieuvergunning

In de vigerende Wet Milieubeheervergunning van het bedrijf zijn onderstaande voorschriften met betrekking tot geluid opgenomen:

3.1.1. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) afkomstig van de inrichting mag op de onderstaande plaatsen (zie ook figuur 1 en 2), over de hierna genoemde perioden de volgende waarden niet overschrijden.

Rekenpunt	Omschrijving	Etmaalwaarde L_{etmaal}
002_A	Noordeinde verg pnt D	56 dB(A)
003_A	Veerdijk verg. pnt C	55 dB(A)
004_A	Zandweg verg. Pnt 70	57 dB(A)
005_A	Knollendammerstraat	52 dB(A)
006_A	Knollendammerstraat	52 dB(A)
007_A	Zandweg	52 dB(A)
Zp100_A	Zonegrens	48 dB(A)
003b	Noordeinde extra	50 dB(A)

3.1.2. Uiterlijk zes maanden na het in werking treden van deze vergunning zal vergunninghoudster maatregelen hebben getroffen om de geluidsbelasting zoals genoemd in voorschrift 3.1.1. op rekenpunt 004_A terug te brengen naar 56 dB(A), waaraan vergunninghoudster vervolgens moet voldoen.

3.1.3. De door de inrichting veroorzaakte geluidsniveaus van piekgeluiden (L_{Amax}), mogen op de hierna genoemde plaatsen zoals bedoeld in voorschrift 3.1.1, de volgende waarden niet overschrijden:

Periode tussen 07.00-19.00 uur 60 dB(A);
Periode tussen 19.00-23.00 uur 55 dB(A);
Periode tussen 23.00-07.00 uur 55 dB(A).

3.1.4. Voorschrift 3.1.3 is niet van toepassing op transportbewegingen en het laden of lossen ten behoeve van de inrichting voorzover dit plaatsvindt tussen 07.00 uur en 23.00 uur.

3.1.5. Ramen en deuren van ruimten waar geluidproducerende activiteiten plaatsvinden, dienen gesloten te worden gehouden. Deze mogen slechts kortstondig worden geopend voor het doorlaten van personen of goederen.

3.1.6. Motoren van voertuigen mogen bij stilstand alleen in werking zijn, wanneer dit noodzakelijk is voor het laden, lossen en koelen.

3.1.7. Het meten en berekenen van de geluidsniveaus en de beoordeling van de meetresultaten, moet plaatsvinden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, uitgave 1999.

3.2 Beoordeling ruimtelijke ordening

Voor een bestemmingsplanwijziging dient te worden voldaan aan het stappenplan Geluid (Bijlage B5.3) uit de Handreiking *bedrijven en milieuzonering*. Dit komt neer op het volgende, uitgaande van een gebiedstype *gemengd gebied*:

- *Stap 1: indien de richtafstand voor geluid niet wordt overschreden kan verdere toetsing voor geluid in principe achterwege blijven.*
- *Stap 2 (indien stap 1 niet toereikend is): bij een geluidbelasting op woningen tot 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70 dB(A) voor de piekgeluiden en 50 dB(A) ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking is inpassing in een bestemmingsplan mogelijk. Akoestisch onderzoek is noodzakelijk*.
- *Stap 3 (indien stap 2 niet toereikend is): bij een geluidbelasting op woningen tot 55 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70 dB(A) voor de piekgeluiden en 65 dB(A) ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking is inpassing in een bestemmingsplan mogelijk Akoestisch onderzoek is noodzakelijk. Het bevoegd gezag dient te motiveren waarom het de geluidsbelasting in deze concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken.*
- *Stap 4: indien het bevoegd gezag een hogere geluidsbelasting dan aangegeven in stap 3 wil inpassen, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken.*

Cargill Wormer heeft SBI-code 10821, met een richtafstand voor geluid van 50 meter in een gemengd gebied. Het betreft een inrichting met milieucategorie 5.1.
Ook op het perceel, waarop de woningen staan, die zijn aangekocht en zullen worden verwijderd komt de bestemming cat. 5.1 met functieaanduiding cacaofabriek.
De afstand tussen de grens van de inrichting en de *woonbestemming* aan de Zandstraat bedraagt:

- in de huidige situatie 0 meter
- in de toekomstige situatie, na bestemmingsplanwijziging, 0 meter

De afstand tussen de grens van de inrichting en de woningen aan de Zandstraat bedraagt:

- in de huidige situatie 19 meter
- in de toekomstige situatie, na bestemmingsplanwijziging, 8 meter

Omdat de afstand tussen inrichtingen en woonbestemming kleiner is dan de richtafstand voor geluid, dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd, om te bepalen of in de beoogde situatie sprake is van een akoestische acceptabele ruimtelijke ordening.

In figuur 2 van bijlage A is de verbeelding gegeven van het nieuwe beoogde bestemmingsplan Zandweg.

4 Representatieve bedrijfssituaties

Cargill Cocoa & Chocolate, gevestigd te Wormer en Zaandam, vervaardigt uit cacaobonen cacaomassa, cacaokoek, cacaopoeder en cacaoboter; hoogwaardige industriële producten, die als grondstof dienen voor de voedingsmiddelenindustrie, voornamelijk in Europa en Noord-Amerika.

Vanuit de productielocatie van Cargill in Zaandam (Aurora) worden grondstoffen (cacaomassa) of halffabricaten per schip in Wormer aangevoerd. Aanvoer kan tevens plaatsvinden van elders per vrachtwagen. In de fabrieken De Mol en De Eenhoorn vindt verwerking plaats van de aangevoerde grondstoffen tot de eindproducten.
De productie vindt volcontinu plaats. Aanvoer per schip vindt plaats in de dag-, avond- en nachtperiode. Transport per as vindt alleen plaats in de dag- en de avondperiode.

4.1 Vergunde bedrijfssituatie

De huidige vergunde bedrijfssituatie bestaat uit:
- De situatie zoals beschreven bij de vergunningsaanvraag in 2007 ten behoeve van de uitbreiding van de inrichting met het pand Schipper
- NH3 project bij De Mol
- Geluidsdemper in de schoorsteen van stoomketel fabriek De Mol
- Uitbreiding laboratorium fabriek De Eenhoorn
- Nieuw big-baglijn in fabriek De Eenhoorn

De geluidsbronnen zijn met name:
- afstralende gevels en daken
- ventilatoren, ventilatiekappen en luchtbehandelingskasten op de daken
- condensors op de daken
- afstralende leidingen en kanalen
- schoorstenen
- de losboten aan de kade bij de Mol
- vrachtwagens (inclusief verlading)

In figuur 3 van bijlage A is de plattegrond van de inrichting gegeven.
In bijlage B is een overzicht gegeven van de geluidsbronnen.

4.2 Beoogde bedrijfssituatie

In de beoogde situatie wordt de fabriek Eenhoorn te Wormer uitgebreid met een faciliteit om cake (cacaokoek) te ontvangen, te verwerken en op te slaan in silo's in een nieuwe silohal.
Om ruimte te maken voor deze plannen zijn een vijftal woningen aangekocht, die zullen worden gesloopt.
Akoestisch gezien is dit op de volgende wijze relevant:
- 8 bezoekende vrachtwagens in de dagperiode voor aanvoer cacaokoek, die met een heftruck worden gelost onder de nieuwe overkapping aan de Veerdijk
- De koek in de big bags wordt onder de overkapping gebroken. De koekbreker is voorzien van een afzuiginstallatie. De noordzijde van de overkapping aan de zijde van de Eenhoornweg is open.
- De gebroken grondstof wordt vervolgens met een transportband naar de silo's in de nieuwe silohal getransporteerd.

In tabel I zijn de geluidsbronnen gegeven, die worden toegevoegd aan de vergunde bedrijfssituatie, die is beschreven in hoofdstuk 4.1. De bepaling van het geluidsvermogen van de open zijde van de overkapping en de gevels en dak van de nieuw silohal is gegeven in bijlage C.

tabel I *overzicht relevante geluidsbronnen uitbreiding*

nr.	bron	geluidsvermogen in dB(A)	bedrijfsduur in % / aantal		
		L_{WAeq}	dag	avond	nacht
406	vrachtwagens	104	2x8 st	--	--
407	achteruitrijsignalering	104	1x8 st	--	--
401	open zijde overkapping	89	12 uur	--	--
402	ventilator breker op overkapping	85	12 uur	--	--
403	zuidgevel nieuwe silohal	53	12 uur	4 uur	8 uur
404	zuidgevel nieuwe silohal	53	12 uur	4 uur	8 uur
405	dak nieuwe silohal	68	12 uur	4 uur	8 uur

5 Methode overdrachtsberekeningen

De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd volgens methode II van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI-II.8 uitgave 1999) teneinde het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau te bepalen. Hierbij is als basisformule gehanteerd:

(1) $L_i = L_{WR} - \sum D$, waarin:

L_{WR} = immissierelevante bronsterkte;
ΣD = verzamelterm van alle verzwakkingen;
L_i = gestandaardiseerde immissieniveau bij de ontvanger.

Als overdrachtstermen zijn de volgende termen in rekening gebracht:

(2) $D = D_{geo} + D_{lucht} + D_{refl} + D_{scherm} + D_{veg} + D_{terrein} + D_{bodem} + D_{huis}$, waarin:

D_{geo} = afname van het geluidsniveau door geometrische uitbreiding;
D_{lucht} = afname van het geluidsniveau door absorptie in lucht;
D_{refl} = afname door reflecties tegen obstakels (deze term is negatief);
D_{scherm} = afname ten gevolge van afscherming door akoestisch goed isolerende obstakels (dijken, wallen, gebouwen);
D_{veg} = afname vanwege geluidsverstrooiing aan en absorptie door vegetatie;
$D_{terrein}$ = afname door verstrooiing en absorptie door installaties op het industrieterrein voor zover deze niet in de overige termen is inbegrepen;
D_{bodem} = afname ten gevolge van reflectie tegen, verstrooiing aan, en absorptie door de bodem (deze term kan ook negatief zijn);
D_{huis} = afname door reflecties tegen bebouwing in de buurt van het immissiepunt. Ook de invloed van geluidsvoortplanting door de bebouwing (reflectie, buiging, verstrooiing) wordt in deze term betrokken.

Ter bepaling van het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau is de volgende formule toegepast:

(3) $L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$, waarin

$L_{Aeqi,}$ = langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau;
C_b = tijdsduurcorrectie per deelbron in verband met het gedeeltelijk in bedrijf zijn tijdens de beoordelingsperiode;
C_m = meteo-correctieterm in verband met meteogemiddelde geluidsoverdracht;
C_g = gevelcorrectieterm welke het immissieniveau corrigeert voor reflecties tegen achterliggende gevels;

Dit geluidsniveau wordt eventueel gecorrigeerd voor het geluidskarakter (tonaal-, impulsachtig of muziekgeluid) middels:

(4) $L_{Ari,LT} = L_{Aeqi,LT} + K_x$, waarin:

$L_{Ari,LT}$ = langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau;
K_x = toeslagen voor geluidskarakter.

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt uiteindelijk bepaald uit de energetische sommatie van de bijdragen van de verschillende geluidsbronnen volgens de volgende formule:

(5) $L_{Ar,LT} = 10 \cdot \log\left(\sum 10^{L_{Ari,LT}/10}\right)$, waarin:

$L_{Ar,LT}$ = langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

In bijlage D zijn de modelgegevens weergegeven. In figuur 4 tot en met 6 van bijlage A is het rekenmodel grafisch weergegeven.

6 Berekeningsresultaten

Op basis van de hiervoor weergegeven representatieve bedrijfssituatie en de bijbehorende bronvermogens en bedrijfsduren, is een rekenmodel opgesteld conform de in hoofdstuk 5 beschreven methode.
Beoordeeld worden een toets aan de vigerende geluidsvoorschriften en de ruimtelijke ordening bij de omliggende woningen.

6.1 Toets aan vigerende geluidsvoorschriften

Gerekend is naar de vergunningspunten en de nabijgelegen woningen. De berekening is uitgevoerd voor de actueel vergunde bedrijfssituatie en voor de beoogde bedrijfssituatie.

6.1.1 Vergunde bedrijfssituatie

In tabel II zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de actuele en vergunde bedrijfssituatie. De rekenpunten zijn weergegeven in figuur 4 van bijlage A. Tussen haakjes zijn de vergunde waarden gegeven op de vergunningspunten.

tabel II *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$*

Nr.	Immissiepunt	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			Etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
		dag	avond	nacht	Berekend (vergund)
002_A	Noordeinde vp D	46	46	46	56 (56)
003_A	Veerdijk vp C	47	46	45	55 (55)
003b_A	Noordeinde noord	40	40	40	50 (50)
004_A	Zandweg vp 70	47	47	47	57 (57)
005_A	Knollendammerstraat	44	42	42	52 (52)
006_A	Knollendammerstraat	45	44	42	52 (52)
007_A	Zandweg	43	43	42	52 (52)
Zp100_A	vigerende zonegrens	39	38	38	48 (48)

Uit tabel II blijkt dat wordt voldaan aan de vigerende geluidsvoorschriften.

Door de inrichting worden nagenoeg geen geluidspieken veroorzaakt. In de dag- en de avondperiode zijn de geluidspieken op de vergunningspunten ten gevolge van vrachtverkeer lager dan 60 dB(A). In de nachtperiode zijn de geluidspieken lager dan 55 dB(A). In de nachtperiode kunnen de losboten bepalend zijn voor de optredende geluidspieken. Hiermee wordt voldaan aan de aan te houden grenswaarden voor piekgeluiden

6.1.2 Beoogde situatie

In tabel III zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de beoogde bedrijfssituatie. De rekenpunten zijn weergegeven in figuur 4 van bijlage A. Tussen haakjes zijn de vergunde waarden gegeven op de vergunningspunten.

tabel III *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$*

Nr.	Immissiepunt	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			Etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
		dag	avond	nacht	Berekend (vergund)
002_A	Noordeinde vp D	47	46	46	56 (56)
003_A	Veerdijk vp C	55	46	45	55 (55)
003b_A	Noordeinde noord	42	40	40	50 (50)
004_A	Zandweg vp 70	46	46	46	56 (57)
005_A	Knollendammerstraat	44	42	42	52 (52)
006_A	Knollendammerstraat	45	44	42	52 (52)
007_A	Zandweg	43	43	42	52 (52)
Zp100_A	vigerende zonegrens	39	38	38	48 (48)

Uit tabel III blijkt dat wordt voldaan aan de vigerende geluidsvoorschriften. In bijlage E is de bijdrageanalyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

Ook in de beoogde situatie worden door de inrichting nagenoeg geen geluidspieken veroorzaakt. In de dag- en de avondperiode zijn de geluidspieken op de vergunningspunten ten gevolge van vrachtverkeer lager dan 60 dB(A). In de nachtperiode zijn de geluidspieken lager dan 55 dB(A). In de nachtperiode kunnen de losboten bepalend zijn voor de optredende geluidspieken. Geluidspieken vanuit de nieuwe silohal worden afdoende gedempt door de monolieten gevels. Hiermee wordt voldaan aan de aan te houden grenswaarden voor piekgeluiden.

6.2 Beoordeling goede ruimtelijke ordening

De akoestische aspecten van een goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld aan de hand van de berekende geluidsbelasting bij de meest nabij de uitbreiding van de inrichting gelegen woningen. De geluidsbelasting is in tabel IV weergegeven voor zowel de actuele vergunde situatie als in de beoogde situatie.

tabel IV *Geluidsbelasting bij omliggende woningen*

Nr.	Woning	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde in dB(A)	
		Actueel vergund	beoogd
11	Noordeinde 66	54	54
12	Zandweg 240	56	--
13	Zandweg 230	58	58

De bijdrage vanwege de uitbreiding bedraagt maximaal 36 dB(A) etmaalwaarde bij de woning Zandweg 230. Deze bijdrage is meer dan 20 dB lager dan de totale geluidsbelasting bij deze woning. Gesteld kan worden dat de uitbreiding niet bijdraagt aan de geluidsbelasting bij deze woning, hetgeen het milieuneutrale karakter van de uitbreiding bevestigt.

Indien wordt getoetst aan het stappenplan uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering komen we uit bij stap 4:
Stap 4: indien het bevoegd gezag een hogere geluidsbelasting dan aangegeven in stap 3 wil inpassen, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken.

Als onderbouwing dienen de volgende argumenten:
- De relatief hoge geluidsbelasting wordt niet veroorzaakt door de wijziging van het bestemmingsplan
- De uitbreiding van de fabriek is geluidsneutraal
- De vigerende geluidsvoorschriften worden niet overschreden
- De in de beoogde situatie berekende geluidsbelasting bij de woningen was ook aanwezig bij de verlening van de vigerende vergunning
- In de beoogde situatie zijn er minder woningen aan de Zandweg die een hoge geluidsbelasting ondervinden (de woningen Zandweg 232 – 240 zijn niet meer aanwezig)
- Er is een uitgebreid pakket aan akoestische maatregelen genomen om de geluidsbelasting in de omgeving te reduceren (zie rapport M+P.CARG.11.05 van 18 juli 2012), waarmee ons inziens aan het uitgangspunt van de Beste Beschikbare Technieken wordt voldaan

Gezien het bovenstaande beoordelen wij de situatie als een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat en daarmee als een acceptabele ruimtelijke ordening.

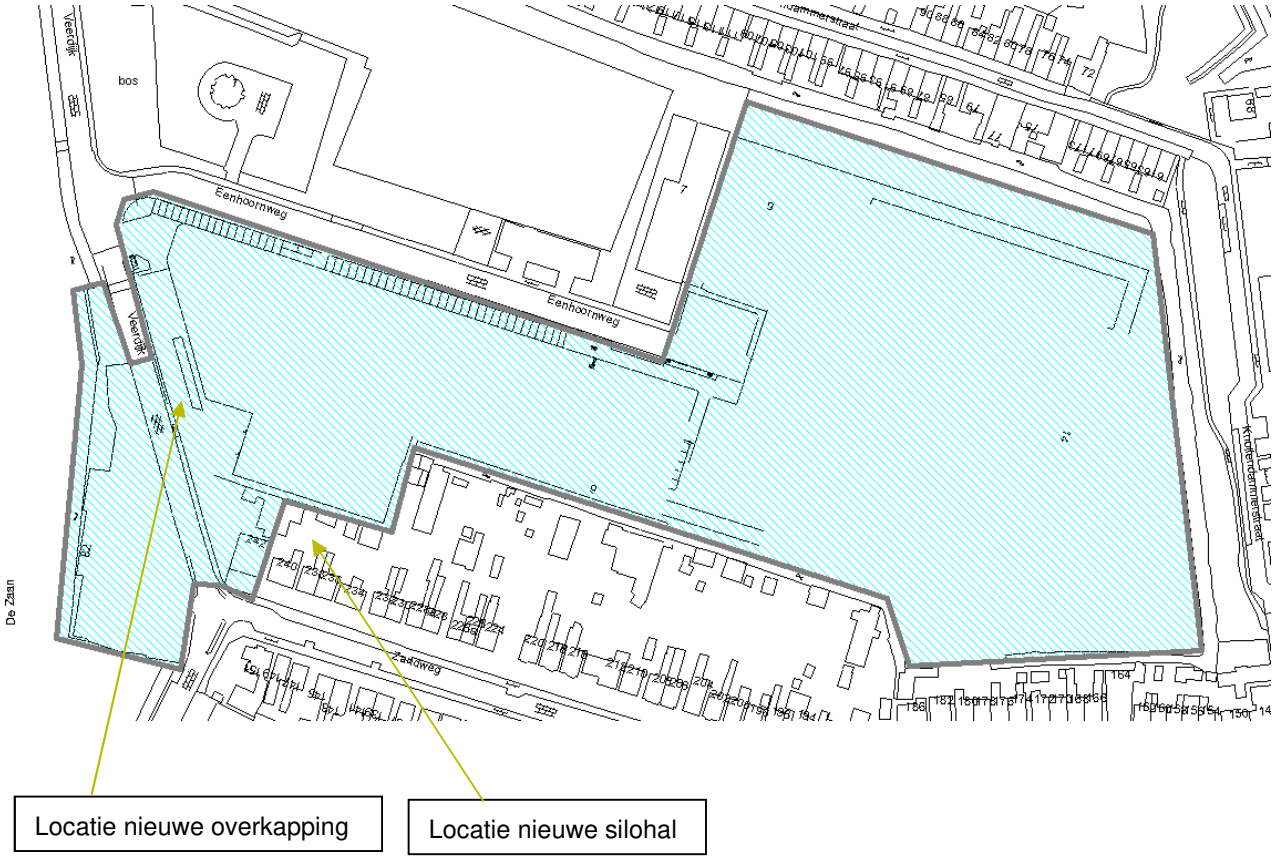
De maximaal optredende geluidsniveaus (piekgeluiden) vormen geen knelpunt.

7 Indirecte hinder

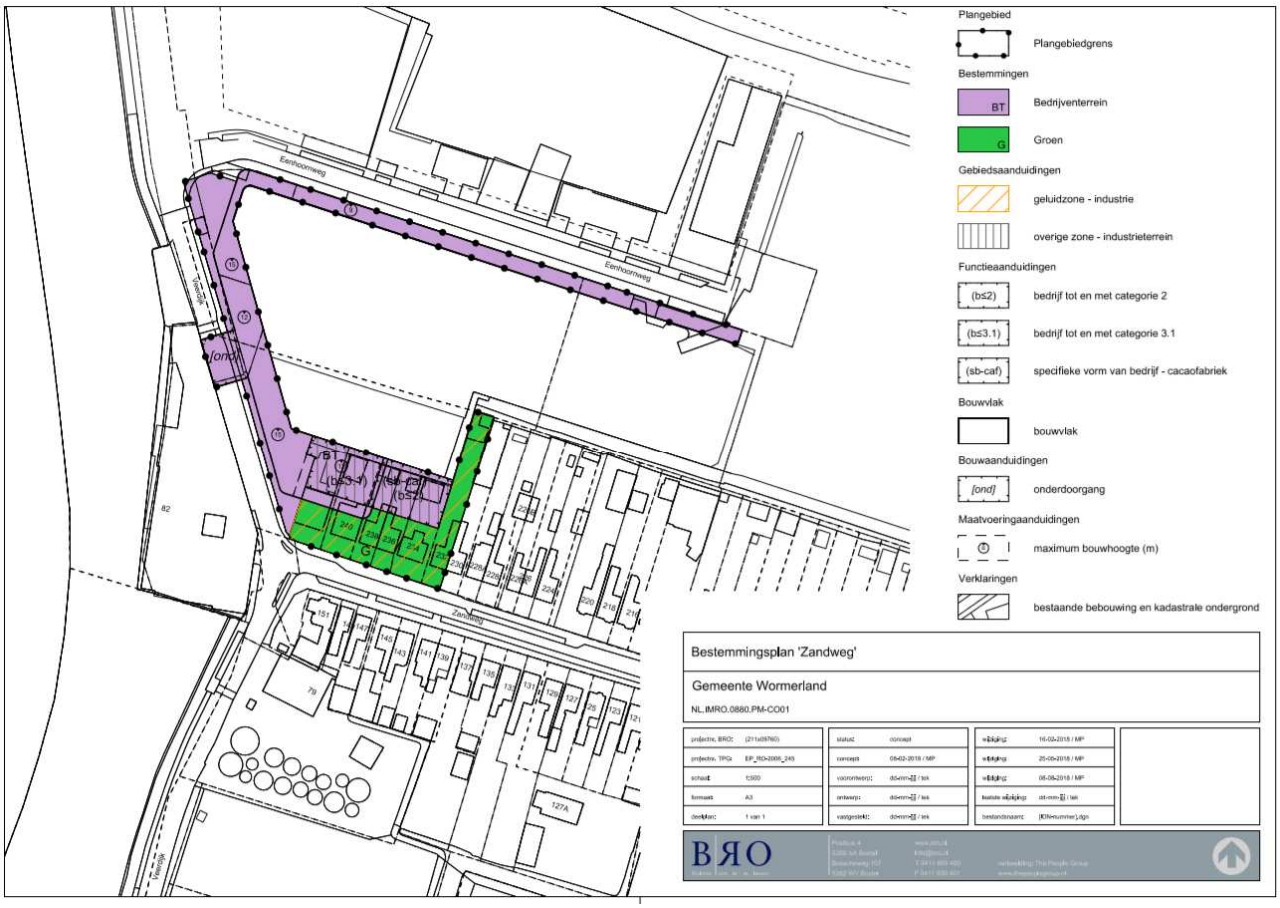
Gezien het feit dat het hier gaat om een gezoneerd industrieterrein wordt indirecte hinder als bedoeld in de circulaire *“geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting*” buiten beschouwing gelaten.

Bijlage A

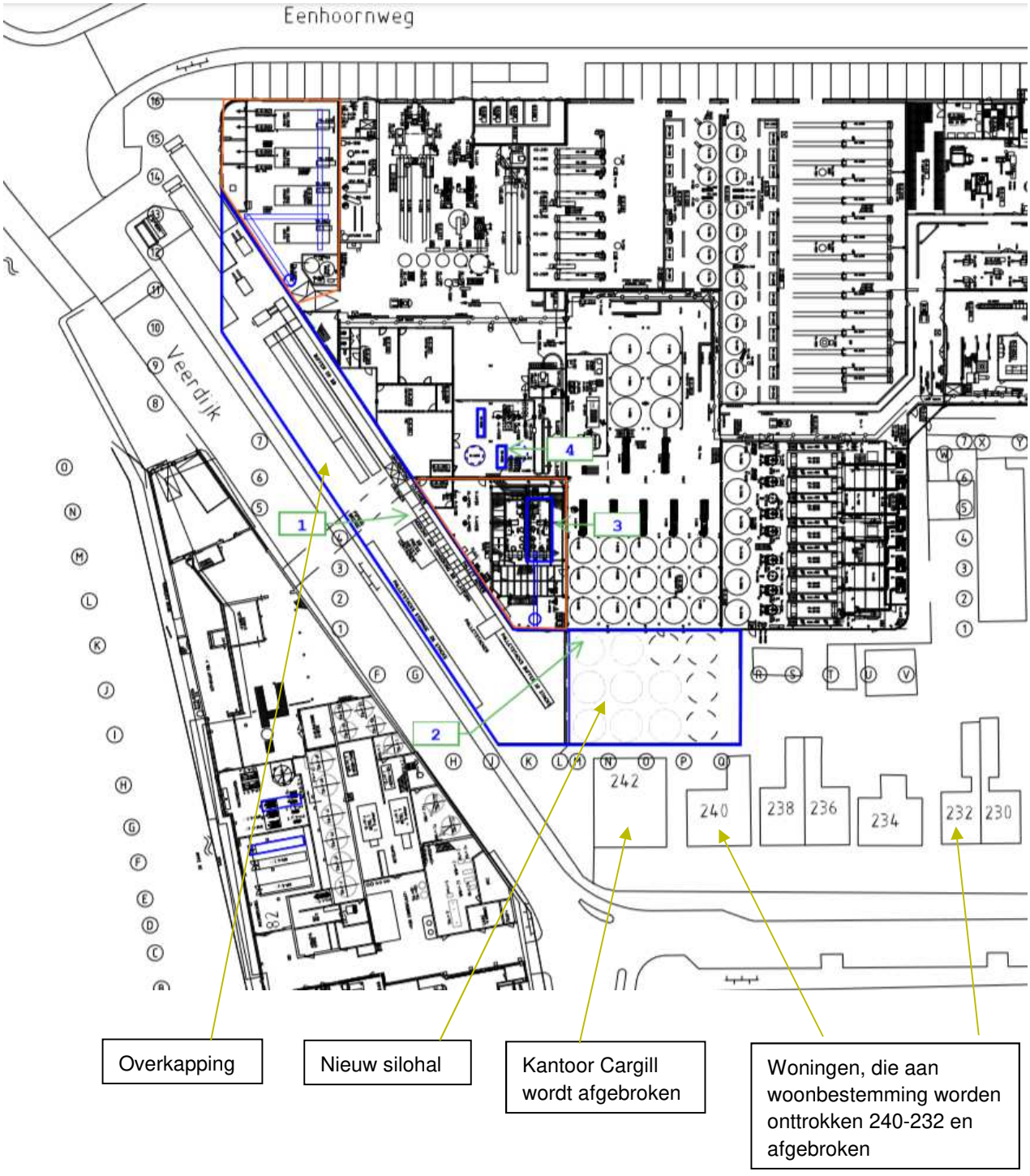
Figuren



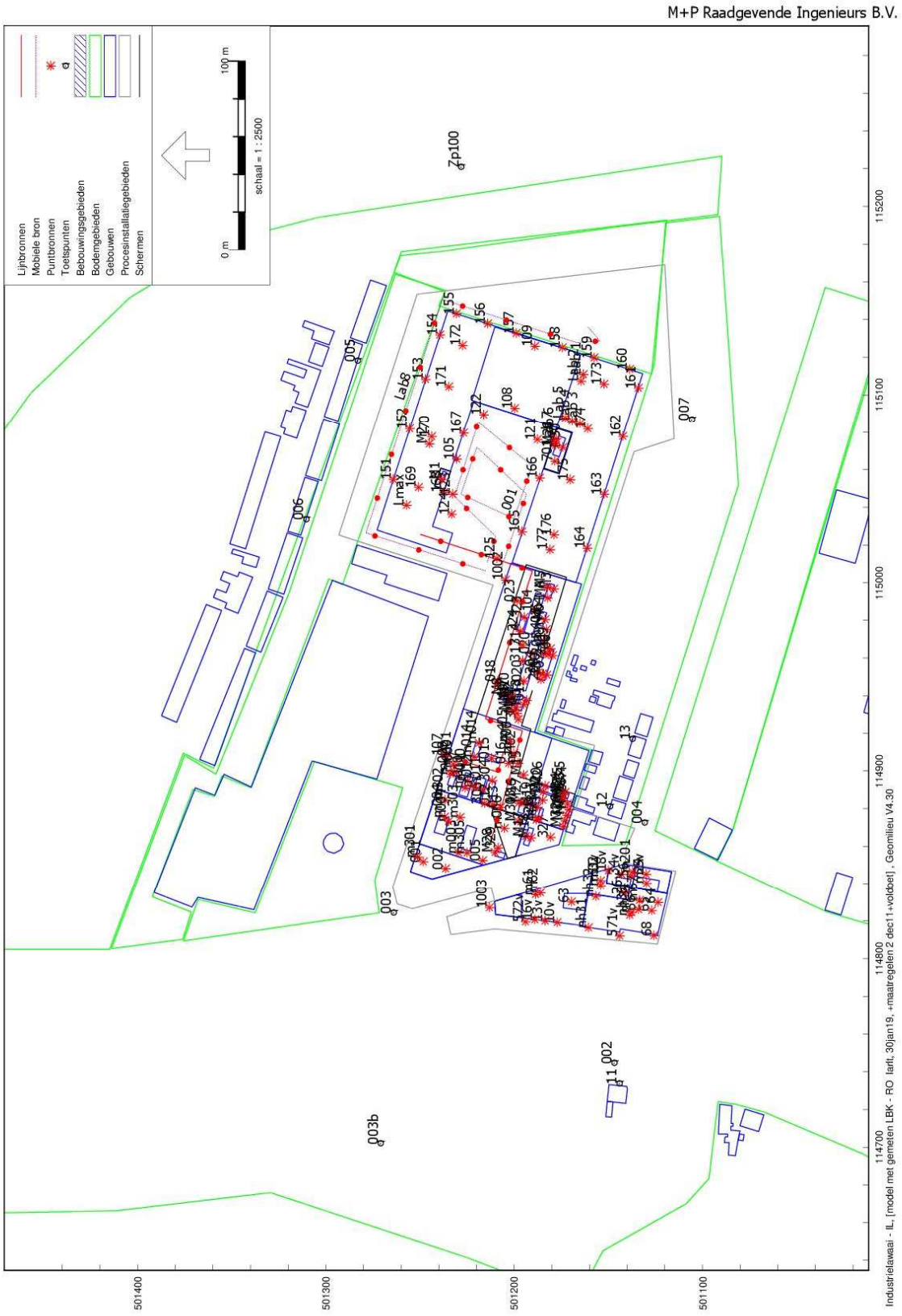
figuur 1 *Situering van de inrichting in de omgeving*



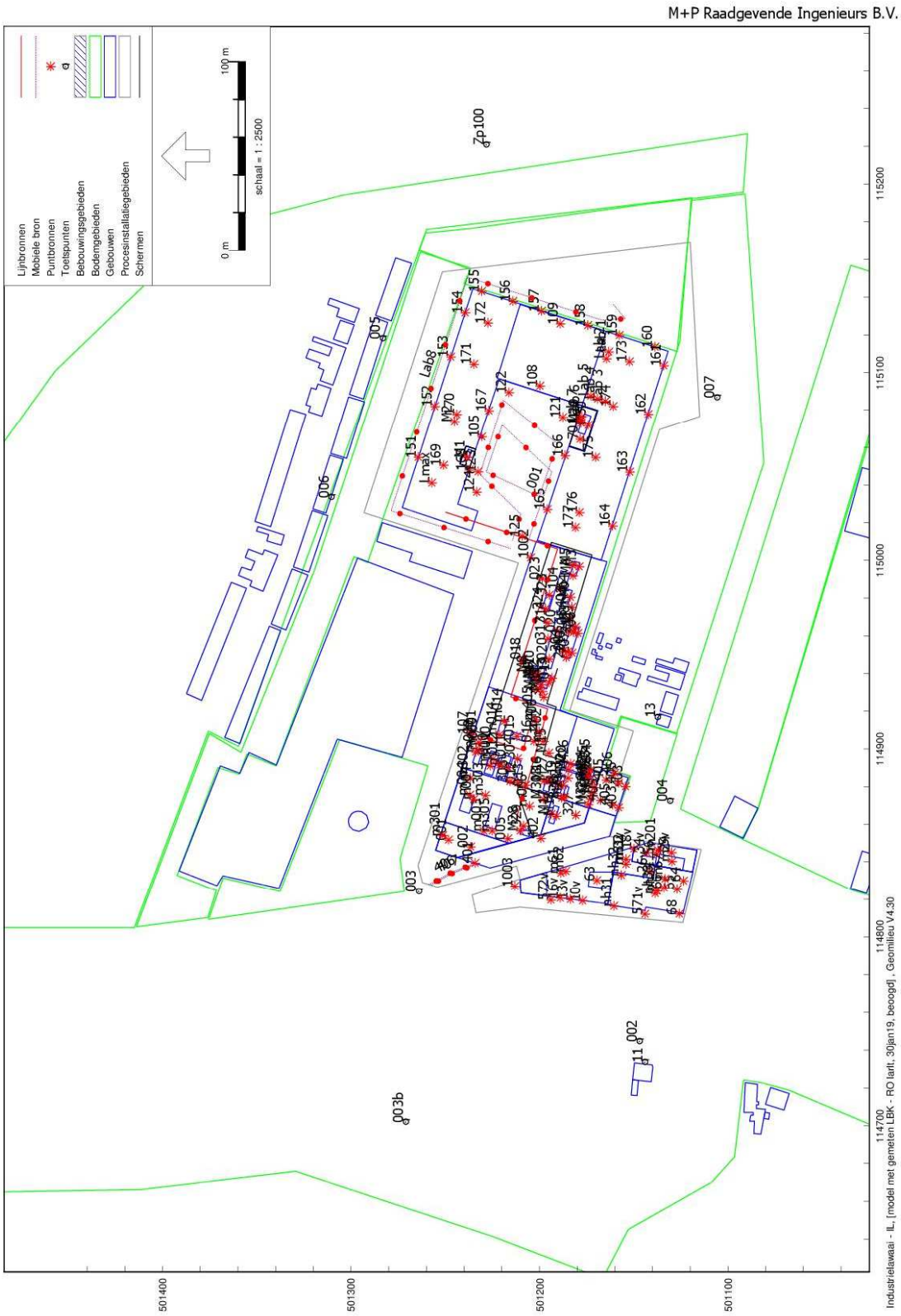
figuur 2 *Verbeelding nieuw bestemmingsplan Zandweg*



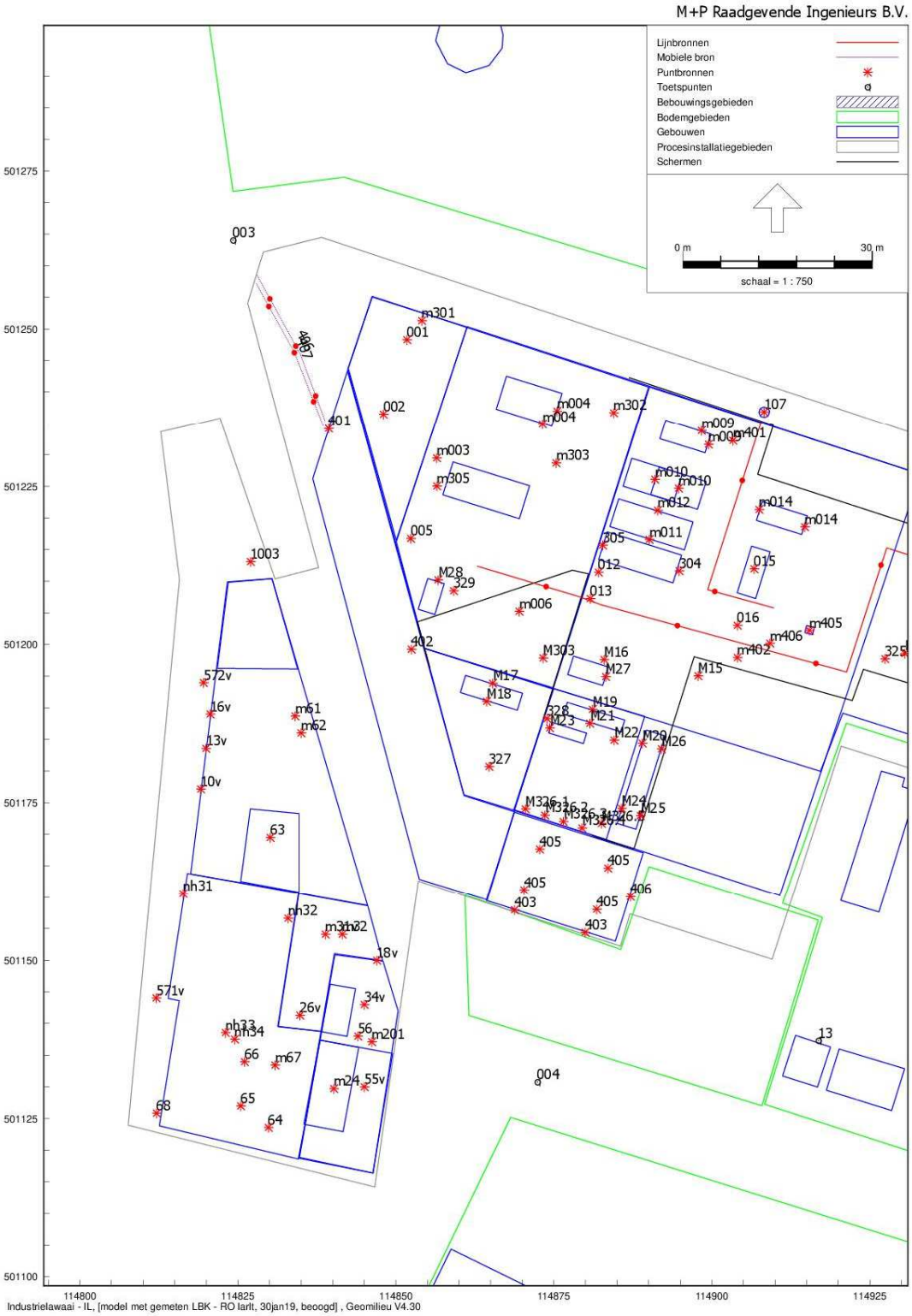
figuur 3 *Plattegrond inrichting met wijzigingen*



figuur 4 *Rekenmodel huidige vergunde situatie*



figuur 5 Rekenmodel beoogde situatie met uitbreiding



figuur 6 *Detail rekenmodel beoogd situatie na uitbreiding*

Bijlage B

Geluidsbronnen actuele en beoogde bedrijfssituatie

Naam	Omschr.	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lwr Totaal
10v	vent.zuid boterinpak westgevel	0	0	0	69
13v	vent.mid. boterinpak westgevel	0	0	0	79
16v	vent.noord boterinpak westgvl	0	0	0	69
18v	b.veredel.Ngevel rooster 1+2	0	0	0	69
26v	binnenplaats west.richt.	0	0	0	63
34v	deur dakopstand boterveredel.O	0	0	0	60
55v	Nieuwe LBK Happel t.b.v. bva	0	0	0	72
571v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	0	0	0	81
572v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	0	0	0	81
Lab 1	lbk aanzuig	0,38	10	10	70
Lab 2	lbk uitblaas	0,38	10	10	77
Lab 3	zuurkast uitblaas	0,38	10	10	67
Lab 4	zuurkast uitblaas	0,38	10	10	67
Lab 5	zuurkast uitblaas	0,38	10	10	67
Lab 6	waterkoelmachine	0,38	10	10	90
Lab 7	warmtepomp buitenunit	0,38	10	10	83
Lmax	silotoeter Lmax	--	--	--	98
m003	afzuigventilator blowers perserij	0	0	0	86
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, oost	0	0	0	94
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, zuid	0	0	0	90
m006	luchtgek. condensor (10 units) perserij west	3,01	3,98	5,23	87
m009	airco unit malerij noordzijde	0	0	0	78
m009	airco unit malerij oostzijde	0	0	0	73
m010	airco unit perserij west westzijde	0	0	0	95
m010	airco unit perserij west oostzijde	0	0	0	88
m011	airco unit koekzolder ac 3900 zuid	0	0	0	87
m012	airco unit koekzolder ac 3900 zuid	0	0	0	77
m014	airco unit perserij oost ac 2210 westzijde	0	0	0	83
m014	airco unit perserij oost ac 2210 oostzijde	0	0	0	88
M1	LBK 37	0	0	0	72
M10	LBK 24 rooster noord	0	0	0	66
M11	ventilator FA70480	0	0	0	85
M12	LBK 25 rooster inlaat noord	0	0	0	72
M13	LBK 25 rooster uitlaat zuid	0	0	0	83
M14	ventilator FA5011	0	0	0	83
M15	ventilator FA2250	0	0	0	84
M16	ventilator FA10140	0	0	0	82
M17	LBK 20 rooster uitlaat noord	0	0	0	83
M18	LBK 20 rooster inlaat zuid	0	0	0	75
M19	LBK 34 rooster inlaat	0	0	0	82
M2	uitlaat dak boter smelt	0	0	0	80
M20	LBK 22 rooster west uitlaat	0	0	0	88
m201	paddestoeluitlaat Stork Air RK4-120/007	0	0	0	75
M21	LBK 34 rooster uitlaat zuid	0	0	0	79
M22	ventilator FA70471	0	0	0	81
M23	LBK 57 rooster inlaat west	0	0	0	80
M24	LBK 21 rooster uitlaat west	0	0	0	79
m24	uitlaat verwarmingsketel kantr	0	0	0	56
M25	LBK 21 rooster inlaat oost	0	0	0	83
M26	LBK 22 rooster inlaat oost	0	0	0	81
M27	LBK 53 rooster inlaat oost	0	0	0	75

Naam	Omschr.	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lwr Totaal
M28	LBK 55 rooster noord	0	0	0	66
M29	LBK 39 rooster inlaat noord	0	0	0	69
M3	LBK 27 rooster uitl;aat zuid	0	0	0	87
M30	LBK 39 rooster uitlaat zuid	0	0	0	83
m301	fan op dak silogebouw	0	0	0	80
m302	coltrooster op 12m dak	0	0	0	82
m303	afzuig accu laadstation koekzolder	0	0	0	81
M303	GKW1+GKW1a	0	0	0	92
m305	afzuig persluchtcompressor	0	0	0	84
m31v	4 vent.kappen dak ketelhuis	0	0	0	80
m32	schoorsteen ketelhuis	0	0	0	77
M326.1	ventilator MXE 004030 nr. 230	0	0	0	70
M326.2	ventilator MXE 004030 nr. 227	0	0	0	70
M326.3	ventilator MXE 004030 nr. 224	0	0	0	70
M326.4	ventilator MXE 004030 nr. 221	0	0	0	70
M326.5	ventilator MXE 004030 nr. 218	0	0	0	70
M4	LBK 27 rooster inlaat west	0	0	0	66
m401	afzuigvent hydr p west	0	0	0	87
m402	vent openingen met lamellen tot 8 st	0	0	0	80
m403	afvoer vent was-kledruimte heren	0	0	0	85
m404	FA 6111 afzuig aut magazijn op dak	0	0	0	89
m405	opbouw op dak	0	0	0	89
m406	FA2250 afzuig hydoruimte perserij oost	0	0	0	88
M5	LBK 27 rooster inlaat noord	0	0	0	70
M6	LBK 28 rooster uitlaat zuid	0	0	0	91
m61	luchtgek. condensor (2 units)	0	0	0	74
m62	afzuigventilator FA9024 de Mol	0	0	0	72
m67	afzuigingen zuurkasten 5 st	0	0	0	82
M7	LBK 23 rooster uitlaat zuid	0	0	0	81
M8	LBK 23 rooster inlaat noord	0	0	0	73
M9	LBK 24 rooster noord	0	0	0	72
nh31	nh3 luchtinlaat Zaangevel	0	0	0	66
nh32	nh3 dakafzuigventilator	0	0	0	61
nh33	nh3 schoorsteen noodventilatie	0	0	0	61
nh34	nh3 ventilator schoorsteen noodventilatie	0	0	0	60
1	afzuigventilator silogebouw	0	0	0	86
2	afzuigventilator silogebouw	0	0	0	76
5	afzuigventilator bij koektransportpijpen	0	0	0	78
12	afzuigventilator 9m dak	0	0	0	86
13	afzuigventilator persluchtcompressoren	0	0	0	86
15	airco unit perserij oost nieuw	0	0	0	83
16	afzuigventilator pompenkamer perserij oost	0	0	0	86
18	afzuigventilator blowerr. poederafzak (omk)	0	0	0	78
19	afzuigventilator voorbeh. afd. schoorsteen	0	0	0	80
20	dakopbouw verpakkingsafdeling	0	0	0	79
20	dakopbouw verpakkingsafdeling	0	0	0	79
23	airco kantine Eenhoorn	0	0	0	84
56	2 nwe. afvoervent. Stork bva	0	0	0	73
63	trane koelunit	0	0	0	80
64	condensor airca (2units)	0	0	0	85
65	condensor airca (2units)	0	0	0	85
66	afzuigventilator de Mol	0	0	0	85

Naam	Omschr.	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lwr Totaal
68	gevel pompenkamer	0	0	0	77
104	dakopbouw verpakkingsafdeling	0	0	0	79
105	schoorsteen massa-botersmelt	0	0	0	85
107	uitlaat schoorsteen	0	0	0	85
108	laboratorium afzuiging	0	0	0	80
109	laboratorium afzuiging	0	0	0	80
121	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	13,16	12,4	--	104
122	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	13,16	--	--	104
123	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	13,16	--	--	104
124	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	13,16	11,87	--	104
125	vrachtwagens stationair weegbrug	10,79	13,01	--	96
151	noordgevel nieuwbouw	0	0	0	67
152	noordgevel nieuwbouw	0	0	0	67
153	noordgevel nieuwbouw	0	0	0	67
154	noordgevel nieuwbouw	0	0	0	67
155	oostgevel nieuwbouw	0	0	0	64
156	oostgevel nieuwbouw	0	0	0	64
157	oostgevel nieuwbouw	0	0	0	65
158	oostgevel nieuwbouw	0	0	0	65
159	oostgevel nieuwbouw	0	0	0	65
160	oostgevel nieuwbouw	0	0	0	65
161	zuidgevel nieuwbouw	0	0	0	67
162	zuidgevel nieuwbouw	0	0	0	67
163	zuidgevel nieuwbouw	0	0	0	67
164	zuidgevel nieuwbouw	0	0	0	67
165	binnengevel nieuwbouw	0	0	0	68
166	binnengevel nieuwbouw	0	0	0	68
167	binnengevel nieuwbouw	0	0	0	68
168	binnengevel nieuwbouw	0	0	0	68
169	dak nieuwbouw	0	0	0	70
170	dak nieuwbouw	0	0	0	70
171	dak nieuwbouw	0	0	0	70
172	dak nieuwbouw	0	0	0	70
173	dak nieuwbouw	0	0	0	71
174	dak nieuwbouw	0	0	0	71
175	dak nieuwbouw	0	0	0	71
176	dak nieuwbouw	0	0	0	71
177	dak nieuwbouw lichtstraat	0	0	0	65
204	nw dakopbouw noordgevel	0	0	0	68
205	nw dakopbouw noordgevel	0	0	0	68
206	nw dakopbouw zuidgevel	0	0	0	68
207	nw dakopbouw zuidgevel	0	0	0	68
208	nw dakopbouw westgevel	0	0	0	64
209	nw dakopbouw oostgevel	0	0	0	64
210	nw dakopbouw dak	0	0	0	68
211	nw dakopbouw dak	0	0	0	68
304	LBK36 afvoer	0	0	0	82
305	LBK36 toevoer	0	0	0	81
314	GKW3	0	0	0	88
317	LBK 26 toevoer	0	0	0	73
323	LBK 37 afvoer	0	0	0	82
324	LBK 37 toevoer	0	0	0	82
325	droge koeler k 23000	0	0	0	88
327	2x ventilator MXE 008030	0	0	0	79
328	FA EPN 200	0	0	0	84
329	FA 10622	0	0	0	80
701	GKW 4airco unit boven verlading	0	0	0	82
1002	verlading vrachtwagens	10,79	9,03	--	95
1003	verlading vrachtwagens de Mol	16,02	--	--	95

Bronnen behorende bij de uitbreiding

Naam	Omschr.	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lwr Totaal
401	open zijde overzijde koekverlading	0	--	--	89
402	ventilator koekbreker	0	--	--	77
403	zuidgevel silohal	0	0	0	50
403	zuidgevel silohal	0	0	0	50
405	dak silohal	0	0	0	62
405	dak silohal	0	0	0	62
405	dak silohal	0	0	0	62
405	dak silohal	0	0	0	62
406	oostgevel silohal	0	0	0	52

Bijlage C

Bepaling geluidsvermogen nieuwe geluidsbronnen

In de beoogde situatie worden de onderstaande geluidsbronnen aan de bedrijfssituatie toegevoegd:

nr.	bron	geluidsvermogen in dB(A)	bedrijfsduur in % / aantal		
		L_{WAeq}	dag	avond	nacht
406	vrachtwagens	104	2x8 st	--	--
407	achteruitrijsignalering	104	1x8 st	--	--
401	open zijde overkapping	89	12 uur	--	--
402	ventilator breker op overkapping	85	12 uur	--	--
403	zuidgevel nieuwe silohal	53	12 uur	4 uur	8 uur
404	zuidgevel nieuwe silohal	53	12 uur	4 uur	8 uur
405	dak nieuwe silohal	68	12 uur	4 uur	8 uur

Vrachtwagens:
Voor de vrachtwagens wordt hetzelfde geluidsvermogen gebruikt, als voor de vrachtwagens die in de actuele situatie over het terrein van de inrichting rijden: L_{WA} = 104 dB(A).
Het geluidsvermogen van de achteruitrijsignalering bedraagt eveneens 104 dB(A).

Open zijde overkapping:
Het geluidsvermogen van de open zijde van de overkapping wordt bepaald door de geluidsbronnen, die onder de overkapping in bedrijf zijn:

- Lossen vrachtwagen met heftruck, 0,5 uur per vrachtwagen
  - Geluidsvermogen heftruck 100 dB(A)
  - Totale bedrijfsduur 8 x 0,5 = 4 uur
- Beladen koekbreker met heftruck
  - Geluidsvermogen heftruck 100 dB(A)
  - Totale bedrijfsduur 2 uur
- De koekbreker
  - Geluidsvermogen ingeschat op 100 dB(A), uitgaande van een low speed grinding process
  - Totale bedrijfsduur 8 uur
- Aandrijving transportband
  - Geluidsvermogen 80 dB(A)
  - Bedrijfsduur 8 uur

Het geluidsvermogen onder de overkapping wordt als volgt benaderd:

Geluidsbron	Lwa	correctie	equivalent
	in dB(A)	Cb in dB(A)	Lwa
		dag	dag
heftruck	100	3,0	**97**
koekbreker	100	1,8	**98,2**
transportband	80	1,8	**78,2**
	0	0	**0**
totaal geluidsvermogen			**100,7**

Het geluidsniveau onder de overkapping is onderstaand bepaald op 78,5 dB(A) equivalent gedurende de dagperiode.

berekening geluidsniveau in hal

	Lengte	breedte	hoogte				
ruimte	75	10	8				
Volume=	6000	m3					
Stotaal=	2860	m2					
			absorbtiecoefficient		Absorbtie		
Svloer=	750	m2	α =	0,2	Avloer=	150	m2
Swanden=	1330	m2	α=	0,2	Awanden=	266	m2
Splafond=	750	m2	α =	0,2	Aplafond=	150	m2
Sopen vloer=	0	m2	α =	1	A open vloer=	0	m2
Sopen wand=	30	m2	α =	1	A open wand=	30	m2
Sopenplafond=	0	m2	α =	1	A open plafond=	0	m2
					A totaal =	596	m2
αtotaal=	0,208392	(α=Atotaal/Stotaal)					
Q=A/1-αtotaal	752,9	m2					
Lwhal =	100,7	dB(A)					
Geluidsniveau in hal							
Lp =	**78,6**	dB(A)					

Uitgaande van een geluidsniveau van 78,6 dB(A) in de opening aan de noordzijde van de overkapping, bedraagt het geluidsvermogen van deze opening van 30 m^2 : L_{WA} = 89,3 dB(A) bij C_d = 4 dB. De bepalende geluidsbronnen zijn de koekbreker en de heftruck.
Bij een geluidsniveau onder de overkapping van 78,6 dB(A) wordt geen relevante geluidsemissie verwacht door de wanden of het dak van de overkapping, mede gezien de afstand tot de omliggende woningen.

ventilator breker op overkapping
De ventilator van de breker op het dak wordt begroot op een geluidsvermogen van 85 dB(A). Dit kan zo nodig met een toe te voegen geluidsdemper worden bereikt.

Gevels en dak nieuwe silohal
In de bestaande silohal heerst een equivalent geluidsniveau van 78 dB(A), met een aandeel laagfrequent geluid. De silo's zullen trillingsgeïsoleerd van de constructie van het gebouw worden geïnstalleerd, vergelijkbaar met de opstelling in de huidige siloruimte. De afmetingen van de ruimte zijn 20x15 meter met een hoogte van 12 meter.

Het geluidsvermogen van de zuidgevel (monoliet) bedraagt dan 53 dB(A). Het geluidsvermogen van het dak (geprofileerde staalplaat met minerale wol en dakleerpakket) bedraagt 68 dB(A). Onderstaand is het geluidsvermogen bepaald.

geluidsvermogen conform methode II.7 HMRI:1999 - uitstraling gebouwen

rekenblad versie 7 november 2018

project

projectnummer CARG.19.01

locatie

bron

bronomschrijving gevel nw silohal

bronid.

meting

gemeten door

meetdatum

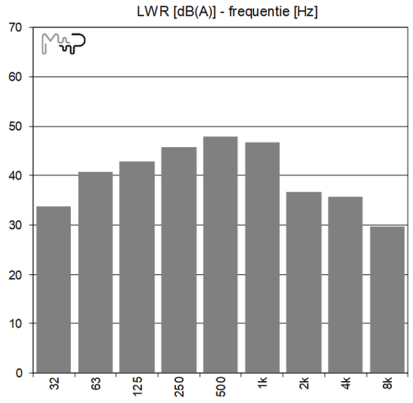
meetduur [s]

meetinstrument

kenmerk

uitstralend opp. [m^2] 240,0

materiaal MW2 - 1/2-steens buitenspouwblad, isolatie, binnenspouwblad van gasbeton (d=100 mm, 650 kg/m3) - 275 kg/m2



octaafband	[Hz]	32	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Σ
L_p	[dB(A)]	47,0	57,0	61,0	65,0	67,0	73,0	72,0	71,0	65,0	77,9
10 log S	[dB]	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8
-R	[dB]	-33,0	-36,0	-38,0	-39,0	-39,0	-46,0	-55,0	-55,0	-55,0	-44,9
$-C_d$	[dB]	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0
L_{WR}	**[dB(A)]**	**33,8**	**40,8**	**42,8**	**45,8**	**47,8**	**46,8**	**36,8**	**35,8**	**29,8**	**52,8**

gevel nw silohal

M+P | MBBM groep
Aalsmeer +31 (0)297-320651

geluidsvermogen conform methode II.7 HMRI:1999 - uitstraling gebouwen

rekenblad versie 7 november 2018

project

projectnummer CARG.19.01

locatie

bron

bronomschrijving dak nw silohal

bronid.

meting

gemeten door

meetdatum

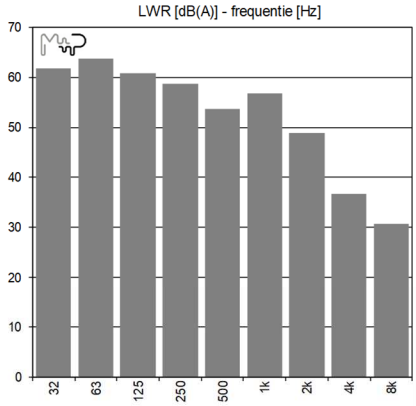
meetduur [s]

meetinstrument

kenmerk

uitstralend opp. [m^2] 300,0

materiaal DS1 - 0,7 mm staal geprofileerd, 60 mm minerale wol (10,5 kg/m2), dakleer 1-laags - 24 kg/m2



octaafband	[Hz]	32	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Σ
L_p	[dB(A)]	47,0	57,0	61,0	65,0	67,0	73,0	72,0	71,0	65,0	77,9
10 log S	[dB]	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8
-R	[dB]	-6,0	-14,0	-21,0	-27,0	-34,0	-37,0	-44,0	-55,0	-55,0	-30,4
$-C_d$	[dB]	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0
L_{WR}	**[dB(A)]**	**61,8**	**63,8**	**60,8**	**58,8**	**53,8**	**56,8**	**48,8**	**36,8**	**30,8**	**68,2**

dak nw silohal

M+P | MBBM groep
Aalsmeer +31 (0)297-320651

Bijlage D

Modelgegevens

lijst van puntbronnen

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
10v	vent.zuid boterinpak westgevel	114819,13	501177,18	0,00	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	-17,90	41,60	50,00	57,90	63,20	64,10	62,40	57,20	45,90	68,86
13v	vent.mid. boterinpak westgevel	114819,94	501183,59	0,00	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	-2,90	58,10	63,90	72,70	71,10	74,30	72,40	66,10	55,80	79,21
16v	vent.noord boterinpak westgvl	114820,62	501189,04	0,00	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	2,10	48,10	53,90	62,70	61,10	64,30	62,40	56,10	45,80	69,21
18v	b.veredel.Ngevel rooster 1+2	114847,00	501150,00	0,00	12,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	-17,90	44,10	43,80	49,10	56,40	59,80	65,70	63,80	54,10	68,97
26v	binnenplaats west.richt.	114834,82	501141,32	11,90	3,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	-24,90	42,80	46,60	51,90	58,10	59,20	56,50	45,60	36,80	63,39
34v	deur dakopstand boterveredel.O	114845,00	501143,00	0,00	15,50	Norm. puntbron	100,00	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	-24,90	28,00	33,60	39,40	50,40	54,10	56,90	51,70	40,40	60,12
55v	Nieuwe LBK Happel t.b.v. bva	114845,00	501130,00	14,10	1,90	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	-7,90	64,10	64,10	58,10	62,10	57,10	63,10	67,10	63,10	72,34
571v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	114812,07	501144,05	0,00	3,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	0,00	67,00	73,00	79,00	70,00	70,00	66,00	60,00	51,00	81,12
572v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	114819,58	501193,98	0,00	3,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	-3,00	67,00	73,00	79,00	70,00	70,00	66,00	60,00	51,00	81,12
Lab 1	lbk aanzuig	115110,92	501163,30	<-->	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	0,00	37,80	47,90	59,40	64,80	63,00	62,20	61,00	58,90	69,84
Lab 2	lbk uitblaas	115107,30	501164,45	<-->	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	0,00	38,80	49,90	64,40	67,80	73,00	70,20	68,00	62,90	76,77
Lab 3	zuurkast uitblaas	115084,69	501165,10	<-->	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	45,50	51,50	57,50	61,50	61,50	59,50	57,50	51,50	48,50	67,18
Lab 4	zuurkast uitblaas	115085,98	501169,26	<-->	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	45,50	51,50	57,50	61,50	61,50	59,50	57,50	51,50	48,50	67,18
Lab 5	zuurkast uitblaas	115087,56	501172,85	<-->	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	45,50	51,50	57,50	61,50	61,50	59,50	57,50	51,50	48,50	67,18
Lab 6	waterkoelmachine	115076,54	501177,60	<-->	0,75	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	48,40	59,40	69,40	76,40	81,40	82,40	86,40	83,40	73,40	90,18
Lab 7	warmtepomp buitenunit	115074,10	501178,56	<-->	0,75	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,38	10,00	10,00	Nee	Nee	41,40	52,40	62,40	69,40	74,40	75,40	79,40	76,40	66,40	83,18
Lmax	silotoeter Lmax	115041,09	501257,20	7,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	--	--	--	Nee	Nee	59,00	70,50	76,60	84,80	79,70	88,90	92,70	94,50	87,80	98,14
m003	afzuigventilator blowers perserij	114856,44	501229,51	12,00	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	50,80	56,90	58,70	66,20	74,00	76,30	85,10	70,10	56,40	86,10
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, oost	114875,52	501236,96	12,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	51,80	62,20	67,00	79,30	80,50	85,40	91,00	88,10	84,70	94,39
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, zuid	114873,19	501234,89	12,00	2,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	54,00	63,70	70,30	82,60	83,20	83,80	84,20	78,00	69,90	89,91

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
m006	luchtgek. condensor (10 units) perserij west	114869,52	501205,26	12,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	3,01	3,98	5,23	Nee	Nee	65,10	69,50	70,60	79,50	78,40	81,50	79,60	79,00	75,00	87,21
m009	airco unit malerij noordzijde	114898,35	501233,84	9,00	1,00	Norm. puntbron	18,00	120,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	43,20	49,20	63,80	70,80	71,60	72,90	70,20	64,10	54,00	77,91
m009	airco unit malerij oostzijde	114899,45	501231,66	9,00	1,00	Norm. puntbron	108,00	120,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	40,70	50,90	56,00	66,60	68,50	67,10	63,70	53,90	44,30	72,99
m010	airco unit perserij west westzijde	114890,97	501226,11	<-->	0,50	Norm. puntbron	288,00	120,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	59,50	72,10	79,00	85,40	91,80	88,10	85,10	79,70	71,10	94,82
m010	airco unit perserij west oostzijde	114894,72	501224,69	<-->	0,50	Norm. puntbron	108,00	120,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	67,10	74,40	82,30	85,50	78,90	68,30	64,70	64,40	60,10	88,12
m011	airco unit koekzolder ac 3900 zuid	114890,10	501216,59	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	52,40	60,30	72,10	76,00	79,70	83,00	80,70	73,00	65,00	86,91
m012	airco unit koekzolder ac 3900 zuid	114891,44	501221,20	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,60	53,20	58,90	70,10	71,60	70,80	68,80	58,40	54,30	76,65
m014	airco unit perserij oost ac 2210 westzijde	114907,48	501221,32	9,00	4,00	Norm. puntbron	288,00	120,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	55,60	64,70	78,60	73,50	76,80	74,10	70,10	63,90	53,10	82,66
m014	airco unit perserij oost ac 2210 oostzijde	114914,67	501218,60	9,00	4,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	50,90	60,80	74,30	78,90	85,00	83,00	75,60	68,20	57,50	88,23
M1	LBK 37	115054,77	501238,46	0,00	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	37,90	50,20	54,10	69,20	65,50	63,20	60,00	54,90	50,00	71,97
M10	LBK 24 rooster noord	114939,35	501201,38	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	35,70	44,80	54,40	58,60	59,00	60,90	58,10	51,60	42,40	65,87
M11	ventilator FA70480	114931,90	501201,44	<-->	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	50,10	59,20	71,50	75,00	80,20	79,80	77,40	71,30	62,00	85,01
M12	LBK 25 rooster inlaat noord	114934,05	501198,93	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	40,30	49,40	57,30	62,60	67,00	66,50	64,40	56,90	47,70	71,83
M13	LBK 25 rooster uitlaat zuid	114935,20	501194,93	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,00	63,30	68,50	75,30	79,20	76,30	75,50	70,40	64,30	83,39
M14	ventilator FA5011	114930,53	501198,58	<-->	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	48,70	66,40	74,70	73,30	74,30	76,50	75,90	71,50	64,00	82,61
M15	ventilator FA2250	114897,82	501195,07	<-->	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	56,20	67,00	72,20	76,00	79,40	77,80	75,10	69,00	64,20	84,02
M16	ventilator FA10140	114882,96	501197,65	<-->	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	50,10	57,90	63,60	71,90	78,60	76,20	72,80	65,30	54,40	81,91
M17	LBK 20 rooster uitlaat noord	114865,30	501193,90	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	56,80	59,00	74,00	75,80	75,40	77,60	76,80	69,90	62,00	83,34
M18	LBK 20 rooster inlaat zuid	114864,37	501191,03	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	54,30	61,80	68,00	73,30	65,50	59,70	55,80	53,50	50,90	75,40
M19	LBK 34 rooster inlaat	114881,09	501189,75	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,30	55,70	64,10	74,20	76,70	77,40	69,50	61,20	51,60	81,50
M2	uitlaat dak boter smelt	115073,71	501245,13	<-->	1,50	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	59,50	71,50	76,00	74,80	72,90	65,50	63,30	56,10	42,30	80,44

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
M20	LBK 22 rooster west uitlaat	114888,97	501184,43	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	50,00	55,20	67,40	77,00	83,30	84,30	78,00	70,40	60,80	87,88
m201	paddestoeluitlaat Stork Air RK4-120/007	114846,20	501137,11	14,10	0,25	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	44,90	52,60	60,80	69,20	65,70	69,40	68,50	67,20	58,20	75,46
M21	LBK 34 rooster uitlaat zuid	114880,70	501187,55	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	56,00	61,50	71,40	75,70	72,00	66,60	62,50	60,60	57,50	78,85
M22	ventilator FA70471	114884,52	501184,90	<-->	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	57,20	63,50	67,00	69,10	73,60	77,60	71,90	66,40	53,20	80,66
M23	LBK 57 rooster inlaat west	114874,33	501186,82	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	43,10	54,70	59,20	77,70	74,00	70,80	65,80	61,10	51,20	80,10
M24	LBK 21 rooster uitlaat west	114885,72	501174,13	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,90	55,10	65,00	71,30	74,20	74,60	68,00	59,70	49,80	79,00
m24	uitlaat verwarmingsketel kantr	114840,20	501129,71	17,60	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	28,60	32,90	36,20	42,30	45,50	47,50	48,50	52,30	42,90	55,75
M25	LBK 21 rooster inlaat oost	114888,69	501172,97	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	44,60	54,00	62,60	75,50	78,30	79,80	72,80	64,60	55,40	83,48
M26	LBK 22 rooster inlaat oost	114892,03	501183,53	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,10	53,90	62,40	73,80	76,60	77,00	70,60	63,50	54,40	81,33
M27	LBK 53 rooster inlaat oost	114883,20	501194,92	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	40,80	52,40	56,10	71,80	70,40	64,30	60,00	53,70	41,80	74,86
M28	LBK 55 rooster noord	114856,66	501210,21	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	32,30	46,40	58,80	60,20	62,00	56,50	52,80	55,00	43,30	66,45
M29	LBK 39 rooster inlaat noord	115072,94	501178,04	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	33,80	44,70	54,90	61,10	62,30	64,70	61,00	54,80	44,10	68,96
M3	LBK 27 rooster uitl;aat zuid	114996,61	501178,98	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	45,00	57,70	65,80	70,70	78,80	82,90	82,40	78,50	69,30	87,32
M30	LBK 39 rooster uitlaat zuid	115071,88	501174,19	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	42,10	51,60	62,30	71,80	77,00	79,70	76,30	71,50	61,30	83,40
m301	fan op dak silogebouw	114854,11	501251,32	15,00	0,40	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	52,70	64,00	70,90	69,70	71,60	73,50	75,50	68,30	58,20	80,17
m302	coltrooster op 12m dak	114884,47	501236,72	12,00	0,25	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	33,10	42,10	51,20	61,70	70,50	76,90	78,30	70,80	61,00	81,54
m303	afzuig accu laadstation koekzolder	114875,36	501228,71	12,00	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	51,40	55,70	63,30	70,40	74,60	75,10	75,50	70,70	63,60	80,95
M303	GKW1+GKW1a	114873,30	501197,88	12,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	54,30	70,80	78,80	81,80	87,20	87,00	83,70	78,60	70,00	91,99
m305	afzuig persluchtcompressor	114856,47	501225,05	12,00	0,60	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	52,80	60,20	64,80	75,30	81,00	78,10	74,50	68,50	59,10	84,23
m31v	4 vent.kappen dak ketelhuis	114838,86	501154,10	6,10	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	49,50	64,80	62,60	69,50	71,50	74,00	73,90	70,90	67,00	79,77
m32	schoorsteen ketelhuis	114841,51	501154,10	6,10	8,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	55,70	68,20	73,50	64,10	66,90	68,30	65,80	62,00	55,20	76,93
M326.1	ventilator MXE 004030 nr. 230	114870,48	501174,04	12,00	1,30	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,10	57,00	64,20	62,90	55,30	63,80	57,80	57,30	50,00	69,59
M326.2	ventilator MXE 004030 nr. 227	114873,56	501173,04	12,00	1,30	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,10	57,00	64,20	62,90	55,30	63,80	57,80	57,30	50,00	69,59

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
M326.3	ventilator MXE 004030 nr. 224	114876,50	501172,04	12,00	1,30	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,10	57,00	64,20	62,90	55,30	63,80	57,80	57,30	50,00	69,59
M326.4	ventilator MXE 004030 nr. 221	114879,46	501171,01	12,00	1,30	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,10	57,00	64,20	62,90	55,30	63,80	57,80	57,30	50,00	69,59
M326.5	ventilator MXE 004030 nr. 218	114882,54	501171,74	12,00	1,30	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,10	57,00	64,20	62,90	55,30	63,80	57,80	57,30	50,00	69,59
M4	LBK 27 rooster inlaat west	114991,84	501182,22	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	32,50	43,60	53,20	55,80	62,30	60,70	58,00	51,90	42,40	66,32
m401	afzuigvent hydr p west	114903,33	501232,27	9,00	0,20	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	54,60	74,00	77,20	79,80	81,00	81,40	76,30	71,00	65,20	86,95
m402	vent openingen met lamellen tot 8 st	114904,03	501197,94	9,00	0,25	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	43,00	57,30	70,40	73,30	72,40	73,00	71,30	68,60	61,80	79,66
m403	afvoer vent was-kledruimte heren	114969,09	501184,44	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	52,20	59,20	68,60	75,30	79,20	80,80	75,90	70,00	64,70	84,73
m404	FA 6111 afzuig aut magazijn op dak	114975,12	501182,88	<-->	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	62,60	68,00	73,20	78,50	83,90	85,50	80,00	72,20	66,10	89,14
m405	opbouw op dak	114915,43	501202,24	12,00	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,20	60,40	68,80	74,40	81,20	85,00	82,20	78,80	72,10	88,71
m406	FA2250 afzuig hydoruimte perserij oost	114909,19	501200,20	12,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	58,30	73,80	77,40	80,70	82,40	82,80	77,70	73,40	67,50	88,11
M5	LBK 27 rooster inlaat noord	114997,32	501182,33	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	36,20	47,30	56,90	59,50	66,00	64,40	61,70	55,60	46,10	70,02
M6	LBK 28 rooster uitlaat zuid	114980,45	501183,63	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	51,30	60,80	66,10	81,90	82,50	86,70	85,50	79,10	70,60	90,98
m61	luchtgek. condensor (2 units)	114834,05	501188,72	6,10	0,80	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	52,50	55,60	56,60	63,40	66,90	69,40	67,70	64,70	57,10	74,17
m62	afzuigventilator FA9024 de Mol	114835,01	501186,05	6,10	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	46,20	52,80	50,70	56,70	64,30	67,50	64,40	55,00	67,00	72,36
m67	afzuigingen zuurkasten 5 st	114830,88	501133,43	10,60	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	44,00	59,00	69,00	71,00	77,00	77,00	74,00	73,00	61,00	82,25
M7	LBK 23 rooster uitlaat zuid	114939,53	501202,15	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	39,60	50,80	58,90	71,40	73,30	76,00	75,40	67,30	58,70	80,67
M8	LBK 23 rooster inlaat noord	114940,61	501205,19	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	35,30	48,60	56,10	62,00	68,90	67,80	64,40	56,70	49,00	72,82
M9	LBK 24 rooster noord	114937,18	501202,06	<-->	1,50	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	45,10	51,00	53,00	56,80	65,90	69,40	65,30	56,40	--	72,37
nh31	nh3 luchtinlaat Zaangevel	114816,33	501160,58	0,00	3,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	61,80	59,80	59,80	54,80	54,80	46,80	43,80	39,80	30,80	66,14
nh32	nh3 dakafzuigventilator	114832,93	501156,65	10,60	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	26,00	31,00	41,00	47,00	52,00	53,00	57,00	54,00	44,00	60,79
nh33	nh3 schoorsteen noodventilatie	114823,03	501138,59	10,60	4,40	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	51,00	43,00	52,00	56,00	52,00	43,00	46,00	52,00	48,00	60,58
nh34	nh3 ventilator schoorsteen noodventilatie	114824,50	501137,54	10,60	0,75	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	35,00	46,00	52,00	53,00	53,00	52,00	49,00	47,00	45,00	59,64

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
001	afzuigventilator silogebouw	114851,76	501248,29	15,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,00	63,00	73,00	75,00	81,00	81,00	78,00	77,00	65,00	86,25
002	afzuigventilator silogebouw	114848,03	501236,48	15,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	38,00	53,00	63,00	65,00	71,00	71,00	68,00	67,00	55,00	76,25
005	afzuigventilator bij koektransportpijpen	114852,35	501216,76	12,00	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	40,00	55,00	65,00	67,00	73,00	73,00	70,00	69,00	57,00	78,25
012	afzuigventilator 9m dak	114882,05	501211,42	9,00	0,20	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,00	63,00	73,00	75,00	81,00	81,00	78,00	77,00	65,00	86,25
013	afzuigventilator persluchtcompressoren	114880,74	501207,27	9,00	0,20	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,00	63,00	73,00	75,00	81,00	81,00	78,00	77,00	65,00	86,25
015	airco unit perserij oost nieuw	114906,68	501211,96	9,00	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Ja	43,00	59,00	68,00	68,00	76,00	78,00	77,00	73,00	67,00	82,82
016	afzuigventilator pompenkamer perserij oost	114904,03	501203,02	9,00	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,00	63,00	73,00	75,00	81,00	81,00	78,00	77,00	65,00	86,25
018	afzuigventilator blowerr. poederafzak (omk)	114947,70	501208,81	9,00	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	40,00	55,00	65,00	67,00	73,00	73,00	70,00	69,00	57,00	78,25
019	afzuigventilator voorbeh. afd. schoorsteen	114937,48	501193,36	9,00	4,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	42,00	57,00	67,00	69,00	75,00	75,00	72,00	71,00	59,00	80,25
020	dakopbouw verpakkingsafdeling	114947,65	501194,81	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Ja	57,00	62,00	68,00	70,00	75,00	74,00	70,00	65,00	55,00	79,48
020	dakopbouw verpakkingsafdeling	114962,45	501190,32	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Ja	57,00	62,00	68,00	70,00	75,00	74,00	70,00	65,00	55,00	79,48
023	airco kantine Eenhoorn	114990,27	501198,53	9,00	0,25	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	46,00	61,00	71,00	73,00	79,00	79,00	76,00	75,00	63,00	84,25
56	2 nwe. afvoervent. Stork bva	114844,00	501138,00	0,00	16,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	-5,90	56,10	57,10	63,10	64,10	65,10	68,10	64,10	55,10	72,58
63	trane koelunit	114830,13	501169,53	14,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	40,00	56,00	65,00	65,00	73,00	75,00	74,00	70,00	64,00	79,82
64	condensor airca (2units)	114829,84	501123,58	10,60	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	64,00	73,00	78,00	81,00	78,00	73,00	70,00	69,00	67,00	85,02
65	condensor airca (2units)	114825,45	501127,00	10,60	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	64,00	73,00	78,00	81,00	78,00	73,00	70,00	69,00	67,00	85,02
66	afzuigventilator de Mol	114826,04	501133,98	10,60	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	47,00	62,00	72,00	74,00	80,00	80,00	77,00	76,00	64,00	85,25
68	gevel pompenkamer	114812,13	501125,85	0,00	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,00	62,00	70,00	71,00	67,00	68,00	66,00	67,00	63,00	76,68
104	dakopbouw verpakkingsafdeling	114984,85	501189,04	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Ja	57,00	62,00	68,00	70,00	75,00	74,00	70,00	65,00	55,00	79,48
105	schoorsteen massa-botersmelt	115065,61	501230,56	25,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	45,00	61,00	70,00	70,00	78,00	80,00	79,00	75,00	69,00	84,82
107	uitlaat schoorsteen	114908,27	501236,82	40,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,00	58,00	66,00	70,00	75,00	81,00	79,00	78,00	66,00	85,03

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
108	laboratorium afzuiging	115092,81	501199,84	8,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	44,00	54,00	62,00	66,00	71,00	77,00	75,00	68,00	62,00	80,34
109	laboratorium afzuiging	115125,85	501189,00	8,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	44,00	54,00	62,00	66,00	71,00	77,00	75,00	68,00	62,00	80,34
121	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	115076,10	501187,66	0,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	13,16	12,40	--	Nee	Nee	67,20	77,40	84,80	88,80	93,90	100,40	98,10	91,20	85,20	103,55
122	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	115089,39	501216,23	0,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	13,16	--	--	Nee	Nee	67,20	77,40	84,80	88,80	93,90	100,40	98,10	91,20	85,20	103,55
123	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	115046,97	501232,62	0,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	13,16	--	--	Nee	Nee	67,20	77,40	84,80	88,80	93,90	100,40	98,10	91,20	85,20	103,55
124	vrachtwagens manoeuvreren+stationair	115036,23	501233,29	0,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	13,16	11,87	--	Nee	Nee	67,20	77,40	84,80	88,80	93,90	100,40	98,10	91,20	85,20	103,55
125	vrachtwagens stationair weegbrug	115012,80	501209,21	0,00	1,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	10,79	13,01	--	Nee	Nee	59,20	69,40	76,80	80,80	85,90	92,40	90,10	83,20	77,20	95,55
151	noordgevel nieuwbouw	115054,76	501264,31	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	54,70	60,70	58,70	59,70	56,70	58,70	55,70	50,70	42,70	66,87
152	noordgevel nieuwbouw	115081,93	501255,56	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	54,70	60,70	58,70	59,70	56,70	58,70	55,70	50,70	42,70	66,87
153	noordgevel nieuwbouw	115108,28	501247,07	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	54,70	60,70	58,70	59,70	56,70	58,70	55,70	50,70	42,70	66,87
154	noordgevel nieuwbouw	115131,83	501239,49	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	54,70	60,70	58,70	59,70	56,70	58,70	55,70	50,70	42,70	66,87
155	oostgevel nieuwbouw	115143,10	501230,72	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	51,70	57,70	55,70	56,70	53,70	55,70	52,70	47,70	39,70	63,87
156	oostgevel nieuwbouw	115137,77	501214,09	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	51,70	57,70	55,70	56,70	53,70	55,70	52,70	47,70	39,70	63,87
157	oostgevel nieuwbouw	115132,67	501198,94	0,00	3,33	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	52,50	58,50	56,50	57,50	54,50	56,50	53,50	48,50	40,50	64,67
158	oostgevel nieuwbouw	115125,02	501174,37	0,00	3,33	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	52,50	58,50	56,50	57,50	54,50	56,50	53,50	48,50	40,50	64,67
159	oostgevel nieuwbouw	115119,67	501157,63	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	52,70	58,70	56,70	57,70	54,70	56,70	53,70	48,70	40,70	64,87
160	oostgevel nieuwbouw	115113,60	501138,68	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	52,70	58,70	56,70	57,70	54,70	56,70	53,70	48,70	40,70	64,87
161	zuidgevel nieuwbouw	115103,59	501134,09	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,20	61,20	59,20	60,20	57,20	59,20	56,20	51,20	43,20	67,37
162	zuidgevel nieuwbouw	115077,74	501142,34	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,20	61,20	59,20	60,20	57,20	59,20	56,20	51,20	43,20	67,37
163	zuidgevel nieuwbouw	115046,92	501152,17	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,20	61,20	59,20	60,20	57,20	59,20	56,20	51,20	43,20	67,37
164	zuidgevel nieuwbouw	115018,27	501161,31	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,20	61,20	59,20	60,20	57,20	59,20	56,20	51,20	43,20	67,37

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
165	binnengevel nieuwbouw	115027,00	501195,93	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	56,20	62,20	60,20	61,20	58,20	60,20	57,20	52,20	44,20	68,37
166	binnengevel nieuwbouw	115055,53	501186,47	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	56,20	62,20	60,20	61,20	58,20	60,20	57,20	52,20	44,20	68,37
167	binnengevel nieuwbouw	115079,60	501226,94	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,50	61,50	59,50	60,50	57,50	59,50	56,50	51,50	43,50	67,67
168	binnengevel nieuwbouw	115047,95	501237,35	0,00	4,70	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	55,50	61,50	59,50	60,50	57,50	59,50	56,50	51,50	43,50	67,67
169	dak nieuwbouw	115050,53	501250,86	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	57,60	63,60	58,60	62,60	62,60	61,60	58,60	53,60	45,60	69,85
170	dak nieuwbouw	115077,64	501243,89	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	57,60	63,60	58,60	62,60	62,60	61,60	58,60	53,60	45,60	69,85
171	dak nieuwbouw	115104,37	501234,79	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	57,60	63,60	58,60	62,60	62,60	61,60	58,60	53,60	45,60	69,85
172	dak nieuwbouw	115126,25	501227,43	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	57,60	63,60	58,60	62,60	62,60	61,60	58,60	53,60	45,60	69,85
173	dak nieuwbouw	115105,72	501152,28	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	58,80	64,80	59,80	63,80	63,80	62,80	59,80	54,80	46,80	71,05
174	dak nieuwbouw	115081,90	501161,00	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	58,80	64,80	59,80	63,80	63,80	62,80	59,80	54,80	46,80	71,05
175	dak nieuwbouw	115054,59	501170,29	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	58,80	64,80	59,80	63,80	63,80	62,80	59,80	54,80	46,80	71,05
176	dak nieuwbouw	115025,35	501178,81	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	58,80	64,80	59,80	63,80	63,80	62,80	59,80	54,80	46,80	71,05
177	dak nieuwbouw lichtstraat	115017,41	501180,94	7,00	0,10	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	51,30	57,30	50,30	60,30	59,30	55,30	52,30	47,30	39,30	65,15
204	nw dakopbouw noordgevel	114952,00	501187,52	<-->	2,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,20	63,20	63,20	59,20	55,20	52,20	48,20	40,20	37,20	67,51
205	nw dakopbouw noordgevel	114962,33	501184,29	<-->	2,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,20	63,20	63,20	59,20	55,20	52,20	48,20	40,20	37,20	67,51
206	nw dakopbouw zuidgevel	114961,24	501179,55	<-->	2,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,20	63,20	63,20	59,20	55,20	52,20	48,20	40,20	37,20	67,51
207	nw dakopbouw zuidgevel	114950,84	501182,71	<-->	2,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	46,20	63,20	63,20	59,20	55,20	52,20	48,20	40,20	37,20	67,51
208	nw dakopbouw westgevel	114948,48	501185,84	<-->	2,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	43,10	60,10	60,10	56,10	52,10	49,10	45,10	37,10	34,10	64,41
209	nw dakopbouw oostgevel	114964,81	501180,79	<-->	2,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	43,10	60,10	60,10	56,10	52,10	49,10	45,10	37,10	34,10	64,41
210	nw dakopbouw dak	114951,52	501185,05	<-->	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	46,00	61,00	61,00	63,00	62,00	59,00	48,00	32,00	29,00	68,45
211	nw dakopbouw dak	114961,79	501182,01	<-->	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	46,00	61,00	61,00	63,00	62,00	59,00	48,00	32,00	29,00	68,45
304	LBK36 afvoer	114894,83	501211,64	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	0,00	50,80	64,90	73,40	76,80	77,00	74,20	68,00	59,90	81,95
305	LBK36 toevoer	114882,71	501215,72	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	0,00	53,80	66,90	71,40	75,80	76,00	75,20	69,00	60,90	81,43

id	omschrijving puntbron	X	Y	M	H	type	richt	hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gevel	demp	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
314	GKW3	114966,80	501195,62	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	0,00	0,00	68,90	76,40	81,80	83,00	82,20	75,00	64,90	87,80
317	LBK 26 toevoer	114958,47	501195,44	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	0,00	39,80	56,90	62,40	67,80	68,00	65,20	60,00	49,90	72,78
323	LBK 37 afvoer	114981,58	501194,68	<-->	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	0,00	52,80	65,90	72,40	75,80	76,00	75,20	69,00	59,90	81,50
324	LBK 37 toevoer	114974,31	501196,86	<-->	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	0,00	54,80	67,90	72,40	76,80	77,00	76,20	70,00	61,90	82,43
325	droge koeler k 23000	114927,40	501197,77	9,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	48,00	64,00	73,00	73,00	81,00	83,00	82,00	78,00	72,00	87,82
327	2x ventilator MXE 008030	114864,75	501180,74	15,00	1,30	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	41,00	56,00	66,00	68,00	74,00	74,00	71,00	70,00	58,00	79,25
328	FA EPN 200	114873,93	501188,30	<-->	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	--	64,00	72,00	80,00	79,00	74,00	72,00	65,00	55,00	83,84
329	FA 10622	114859,14	501208,50	<-->	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	--	63,00	65,00	70,00	71,00	74,00	76,00	69,00	62,00	80,09
401	open zijde overzijde koekverlading	114839,35	501234,21	0,00	3,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	--	--	Ja	Nee	48,00	59,00	69,00	76,00	81,00	82,00	85,00	83,00	70,00	89,34
402	ventilator koekbreker	114852,45	501199,25	<-->	0,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	--	--	Ja	Nee	35,00	46,00	56,00	63,00	68,00	69,00	73,00	70,00	60,00	76,78
403	zuidgevel silohal	114879,96	501154,42	0,00	8,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	30,80	37,80	39,80	42,80	44,80	43,80	33,80	32,80	26,80	49,77
403	zuidgevel silohal	114868,78	501157,98	0,00	8,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	30,80	37,80	39,80	42,80	44,80	43,80	33,80	32,80	26,80	49,77
405	dak silohal	114872,74	501167,66	<-->	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	55,80	57,80	54,80	52,80	47,80	50,80	42,80	30,80	24,80	62,24
405	dak silohal	114883,54	501164,66	<-->	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	55,80	57,80	54,80	52,80	47,80	50,80	42,80	30,80	24,80	62,24
405	dak silohal	114870,27	501161,19	<-->	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	55,80	57,80	54,80	52,80	47,80	50,80	42,80	30,80	24,80	62,24
405	dak silohal	114881,77	501158,10	<-->	0,10	Uitstr.dak	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	55,80	57,80	54,80	52,80	47,80	50,80	42,80	30,80	24,80	62,24
406	oostgevel silohal	114887,10	501160,13	0,00	8,00	Uitstr. gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	32,60	39,60	41,60	44,60	46,60	45,60	35,60	34,60	28,60	51,57
701	GKW 4airco unit boven verlading	115064,41	501178,45	3,50	2,00	Norm. puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	42,00	58,00	67,00	67,00	75,00	77,00	76,00	72,00	66,00	81,82
1002	verlading vrachtwagens	115001,36	501204,70	0,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	10,79	9,03	--	Ja	Nee	54,00	69,00	79,00	86,00	89,00	91,00	88,00	81,00	71,00	95,20
1003	verlading vrachtwagens de Mol	114827,01	501213,12	0,00	1,50	Norm. puntbron	0,00	360,00	16,02	--	--	Nee	Nee	54,00	69,00	79,00	86,00	89,00	91,00	88,00	81,00	71,00	95,20

lijst van mobiele bronnen

id	omschrijving mobiele bron	X-1	Y-1	M-1	H-1	Aantal D	Aantyal A	Aantal N	Lwr 31	Lwr 63	Lwr125	Lwr250	Lwr500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTot
001	vrachtwagens rijden	115008,03	501206,79	0,00	1,00	71	8	--	67,20	77,40	84,80	88,80	93,90	100,40	98,10	91,20	85,20	103,55
Lab8	bestelbus	115006,34	501215,53	0,00	0,75	10	--	--	64,10	72,10	83,20	90,10	90,70	89,80	91,10	91,50	82,70	97,97
406	vrachtwagen cacaokoek	114828,04	501258,49	0,00	1,00	16	--	--	60,00	77,40	84,80	88,80	93,90	100,40	98,10	91,20	85,20	103,55
407	vrachtwagen achteruitrijsignalering	114827,91	501257,18	0,00	1,00	8	--	--	0,00	0,00	0,00	0,00	98,00	100,00	98,00	0,00	0,00	103,54

lijst van gebouwen uitbreiding

id	omschrijving gebouw	X-1	Y-1	M-1	H-1	Cp	Refl 31	Refl 63	Refl125	Refl250	Refl500	Refl 1k	Refl 2k	Refl 4k	Refl 8k
91	overkapping	114842,35	501243,39	0,00	8,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92	nieuw silogebouw	114889,15	501167,08	0,00	12,00	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

lijst van ontvangers

Naam	omschrijving ontvanger	X	Y	M	gevel	hoogte A	hoogte B	hoogte C	hoogte D	hoogte E	hoogte F
002	Noordeinde vergunningspunt D Gerkens	114744,61	501146,95	0,00	Nee	5,00	--	--	--	--	--
003	Veerdijk vergunningspunt C Gerkens	114824,25	501264,06	0,00	Nee	5,00	--	--	--	--	--
004	Zandweg vergunningspunt 70 Gerkens	114872,41	501130,76	0,00	Nee	5,00	--	--	--	--	--
007	zandweg	115086,72	501105,78	0,00	Nee	5,00	--	--	--	--	--
005	Knollendammerstraat	115118,13	501283,16	0,00	Ja	5,00	--	--	--	--	--
Zp100	vigerende zonegrens	115220,85	501228,24	0,00	Nee	5,00	--	--	--	--	--
006	knollendammerstraat	115033,52	501310,51	0,00	Ja	5,00	--	--	--	--	--
003b	noordeinde noord	114702,00	501271,00	0,00	Ja	5,00	--	--	--	--	--
11	noordeinde 66	114733,67	501144,15	0,00	Ja	5,00	--	--	--	--	--
13	zandweg 230	114916,87	501137,30	0,00	Ja	5,00	--	--	--	--	--

Bijlage E

Bijdrageanalyse beoogde situatie

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Berekend	Vergund
002_A	Noordeinde vergunningspunt D Gerkens	5,00	46,7	45,8	45,8	55,8	56
003_A	Veerdijk vergunningspunt C Gerkens	5,00	55,4	45,6	44,9	55,4	55
003b_A	noordeinde noord	5,00	42,2	39,7	39,6	49,6	50
004_A	Zandweg vergunningspunt 70 Gerkens	5,00	46,4	46,2	46,2	56,2	57
005_A	Knollendammerstraat	5,00	43,7	42,5	42,1	52,1	52
006_A	knollendammerstraat	5,00	44,6	44,1	42,6	52,6	52
007_A	zandweg	5,00	43,4	42,8	42,5	52,5	52
11_A	noordeinde 66	5,00	45,2	44,0	44,0	54,0	-
13_A	zandweg 230	5,00	48,6	48,6	48,5	58,5	-
Zp100_A	vigerende zonegrens	5,00	39,2	38,5	38,3	48,3	48

Naam	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
002_A	**Noordeinde vergunningspunt D Gerkens**	**46,7**	**45,8**	**45,8**	**55,8**
571v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	38,9	38,9	38,9	48,9
65	condensor airca (2units)	36,5	36,5	36,5	46,5
66	afzuigventilator de Mol	36,3	36,3	36,3	46,3
64	condensor airca (2units)	36,0	36,0	36,0	46,0
572v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	35,3	35,3	35,3	45,3
68	gevel pompenkamer	34,0	34,0	34,0	44,0
m67	afzuigingen zuurkasten 5 st	32,8	32,8	32,8	42,8
m010	airco unit perserij west westzijde	32,3	32,3	32,3	42,3
13v	vent.mid. boterinpak westgevel	30,7	30,7	30,7	40,7
m32	schoorsteen ketelhuis	28,9	28,9	28,9	38,9
401	open zijde overzijde koekverlading	38,4	--	--	38,4
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, zuid	27,8	27,8	27,8	37,8
M303	GKW1+GKW1a	26,3	26,3	26,3	36,3
nh31	nh3 luchtinlaat Zaangevel	25,7	25,7	25,7	35,7
001	afzuigventilator silogebouw	25,0	25,0	25,0	35,0
Rest		38,2	36,4	36,3	46,3

Naam	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
003b_A	**noordeinde noord**	**42,2**	**39,7**	**39,6**	**49,6**
572v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	29,7	29,7	29,7	39,7
66	afzuigventilator de Mol	29,4	29,4	29,4	39,4
64	condensor airca (2units)	27,9	27,9	27,9	37,9
571v	Losboot 'Eenhoorn 2/Jonker 2'	27,6	27,6	27,6	37,6
M17	LBK 20 rooster uitlaat noord	27,6	27,6	27,6	37,6
65	condensor airca (2units)	27,4	27,4	27,4	37,4
401	open zijde overzijde koekverlading	37,2	--	--	37,2
m67	afzuigingen zuurkasten 5 st	25,8	25,8	25,8	35,8
001	afzuigventilator silogebouw	25,4	25,4	25,4	35,4
m010	airco unit perserij west westzijde	25,2	25,2	25,2	35,2
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, zuid	24,8	24,8	24,8	34,8
13v	vent.mid. boterinpak westgevel	23,9	23,9	23,9	33,9
M303	GKW1+GKW1a	23,8	23,8	23,8	33,8
m406	FA2250 afzuig hydoruimte perserij oost	22,6	22,6	22,6	32,6
m301	fan op dak silogebouw	22,1	22,1	22,1	32,1
Rest		36,9	34,7	34,4	44,4

Naam	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
13_A	**zandweg 230**	**48,6**	**48,6**	**48,5**	**58,5**
m406	FA2250 afzuig hydoruimte perserij oost	38,8	38,8	38,8	48,8
019	afzuigventilator voorbeh. afd. schoorsteen	36,8	36,8	36,8	46,8
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, oost	36,5	36,5	36,5	46,5
m014	airco unit perserij oost ac 2210 oostzijde	36,3	36,3	36,3	46,3
m004	airco-unit silogebouw lbk AC3700, zuid	35,5	35,5	35,5	45,5
M22	ventilator FA70471	35,0	35,0	35,0	45,0
M15	ventilator FA2250	34,3	34,3	34,3	44,3
M21	LBK 34 rooster uitlaat zuid	33,8	33,8	33,8	43,8
020	dakopbouw verpakkingsafdeling	33,6	33,6	33,6	43,6
327	2x ventilator MXE 008030	33,4	33,4	33,4	43,4
m405	opbouw op dak	33,1	33,1	33,1	43,1
m404	FA 6111 afzuig aut magazijn op dak	32,5	32,5	32,5	42,5
m010	airco unit perserij west westzijde	32,3	32,3	32,3	42,3
M303	GKW1+GKW1a	32,0	32,0	32,0	42,0
M20	LBK 22 rooster west uitlaat	31,9	31,9	31,9	41,9
Rest		44,2	44,1	44,0	54,0

Bijlage 9 Onderzoek trillingen

M+P - raadgevende ingenieurs
Müller-BBM groep
geluid trillingen lucht bouwfysica

Visserstraat 50, Aalsmeer
Postbus 344
1430 AH Aalsmeer

T 0297-320 651
F 0297-325 494
Aalsmeer@mp.nl
www.mp.nl

MEETRAPPORT

Continumetingen na aanpassingen aan de trilsilo's van de tempereerafdeling van Cargill in Wormer

Opdrachtgever
Cargill Cocoa & Chocolate Wormer
Veerdijk 82
1531 HA WORMER

Rapportnummer
M+P.CARG.11.05.5

Revisie
1

Datum
21 december 2011

Pagina
1 van 24

Auteurs
ir. E. Nieuwenhuizen

Gezien
Ing. R.A.O. Gijsel

© M+P - raadgevende ingenieurs

Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P (DNR 2005 Artikel 46).

1 Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van onbemande continumetingen die van 1 tot 7 december 2011 zijn verricht bij de nieuwe tempereerafdeling van cacaofabriek De Eenhoorn van Cargill in Wormer. Ten behoeve van het onderzoek zijn geluid en trillingen gemeten bij de vermeende bron (tempereerafdeling) en de ontvanger. De metingen zijn uitgevoerd door M+P - raadgevende ingenieurs in opdracht van Cargill.

De metingen zijn verricht na aanpassingen aan de 15 silo's van de tempereerafdeling. Deze aanpassingen zijn:

- Alle trilmotoren zijn vervangen door exemplaren die met een lager toerental draaien, namelijk bij 1.000 tpm in plaats van 1.500 tpm. Hierdoor wordt de frequentie van de grondtoon teruggedrongen tot een frequentie die alleen bij zeer hoge niveaus kan worden waargenomen.
- Het elektrisch vermogen van de trilmotoren is lager dan voorheen, waardoor in potentie ook minder energie wordt omgezet in geluid.
- In de voorgaande situatie werden de trilmotoren om de 30 seconden op- en afgetoerd. Nu draaien de units continu als de productielijn in bedrijf is.
- Voorts zijn de motoren voorzien van een remmodule. De maatregelen hebben tot gevolg dat een gevoelig gebied met eigenfrequenties van de silo's minder vaak wordt doorkruist en dat dit sneller gebeurt wanneer de motoren worden gestopt.

Het doel van de continumetingen, die in december zijn verricht, is te controleren of door het treffen van de genoemde voorzieningen onacceptabele hinder ten gevolge van laagfrequent geluid en trillingen bij omwonenden is weggenomen.

2 Achtergrond

Na het in gebruik nemen van de nieuwe tempereerafdeling bij Cargill te Wormer is door omwonenden melding gedaan van hinder. Het betreft onder andere de bewoners aan de Zandweg 234 t/m 240. Deze woningen zijn direct achter de nieuwe fabriekshal gelegen op een afstand van 25 meter en meer. De klachten worden door bewoners omschreven als gebrom en voelbare trillingen waarbij soms ramen beginnen mee te trillen.

In de tempereerafdeling staan 15 silo's opgesteld die zijn voorzien van een trillende bodem. De bodem wordt in beweging gebracht door een elektromotor voorzien van een excentrisch gewicht. De bodem van de silo is met een flexibele manchet aan de silo gekoppeld en is afgehangen met behulp van trekstangen in rubber kogelgewrichten.

In juni 2011 zijn geluid- en trillingsmetingen verricht, waaruit is gebleken dat luchtgeluid en niet trillingen door de bodem de oorzaak is van de hinder bij de omwonenden. In juli 2011 is als eerste stap de gevel van de tempereerafdeling verzwaard om de geluidsisolatie te verbeteren. Dit heeft geleid tot lagere geluidsniveaus, maar heeft de hinder bij de omwonenden niet volledig weggenomen. Hierna is besloten om de voorzieningen te treffen die in voorgaande paragraaf zijn genoemd.

3 Beoordeling laagfrequent geluid

Bij de beoordeling van het laagfrequente geluid binnenshuis kan worden uitgegaan van de Richtlijn Laagfrequent Geluid, uitgegeven door de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG). In deze richtlijn worden uitgebreide aanwijzingen gegeven voor het meten en beoordelen van laagfrequent geluid in woningen.

Volgens de Richtlijn wordt het geluid gemeten en beoordeeld in tertsbanden. Het normaal beschouwde frequentiegebied loopt van de tertsband van 20 Hz tot en met 100 Hz. De gemeten tertsbandniveaus worden getoetst aan de zogenaamde referentiecurve. Omdat in de NSG-richtlijn wordt aangenomen dat waarneming van laagfrequent geluid direct kan leiden tot hinder, is deze referentiecurve gelijk aan de gehoordrempel. De gehoordrempel verschilt per individu en is onder meer afhankelijk van de leeftijd en het geslacht van de potentieel gehinderde. Hinder door laagfrequent geluid komt in de praktijk vooral voor bij oudere personen. Daarom is referentiecurve van de NSG gebaseerd op de gehoordrempel van een doorsnee groep van 55-plussers.

Kritiek op de NSG curve is dat deze te streng is voor frequenties boven 50 Hz. Voor de allerlaagste frequenties geldt dat waarneembaarheid direct kan leiden tot hinder, maar dit hoeft voor de hogere frequenties niet het geval te zijn. Daarom wordt in de adviespraktijk vaak getoetst aan de Vercammen curve. De Raad van State heeft in 2006 bevestigd dat onaanvaardbare hinder vanwege laagfrequent geluid kan worden uitgesloten, wanneer wordt voldaan aan de Vercammen curve.

Beide referentiecurves zijn opgenomen in tabel I.

tabel I *de Vercammen curve en de referentiecurve volgens NSG Richtlijn Laagfrequent Geluid in dB*

frequentie [Hz]	*12,5*	*16*	20	25	31,5	40	50	63	80	100
NSG referentiecurve	87,5	83,5	74,0	62,0	55,0	46,0	39,0	33,0	27,0	22,0
Vercammen curve	83,4	76,7	70,5	64,7	59,4	54,6	50,2	46,2	42,5	39,1

4 Onderzoeksmethode laag frequent geluid

Ten behoeve van het onderzoek zijn onbemande metingen verricht van 1 december tot 7 december 2011. Bij de metingen binnenshuis zijn de aanwijzingen in de NSG richtlijn gevolgd. Gemeten is op drie locaties, die zijn aangegeven in 0 in bijlage A. Deze meetlocaties zijn:

- In de hoek van de tempereerafdeling in de richting van het meetpunt aan de Zandweg. Dit meetpunt is representatief voor de situatie bij de vermeende geluidsbron. Dit meetpunt is ook gehanteerd bij de continumetingen die plaatsvonden in juli 2011.
- Voor de achtergevel van de woning aan de Zandweg 234. Dit meetpunt is representatief voor het direct invallende geluid. Bij lage frequenties is door reflectie in de gevel sprake van amplitudeverdubbeling. Het direct invallende geluidsniveau kan dus worden berekend door de gemeten waarden met 6 dB te verminderen.
- Onder de trap in de keuken van de woning aan de Zandweg 234. Deze locatie heeft als nadeel dat de koelkast zorgt voor stoorgeluid bij 50 Hz en hogere frequenties. Om de gemeten waarden te kunnen vergelijken met eerdere metingen is toch weer voor dit meetpunt gekozen.

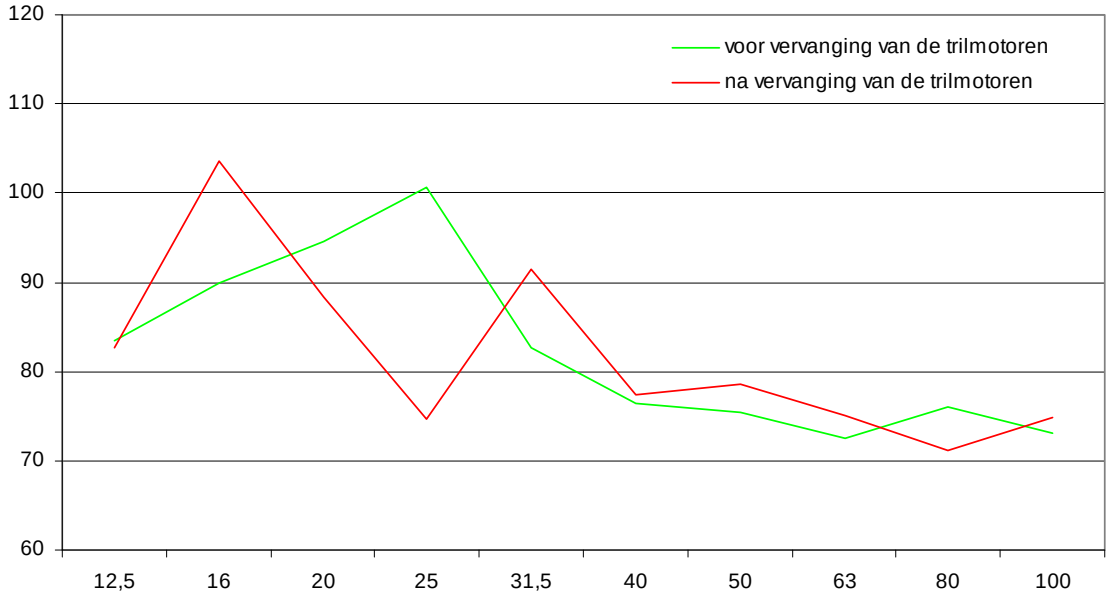
Met de drie meetposten zijn gedurende zes dagen continu metingen verricht in tertsbanden met een middelingstijd van 30 seconden. Hiernaast zijn regelmatig full range audio-opnamen gemaakt voor smalbandanalyse (FFT) achteraf. De apparatuur bestond uit drie Real Time Analyzers van het merk RION, type NA-28. De in de buitenlucht opgestelde geluidsmeter is voorzien van een buitenmeetmicrofoon type AL-41 van het merk GRAS.

5 Resultaten en analyse

De gemeten waarden van de relevante tertsbanden zijn samengevat in bijlage B. In de volgende paragrafen worden de resultaten per meetpost behandeld en nader geanalyseerd.

5.1 Situatie op de tempereerafdeling

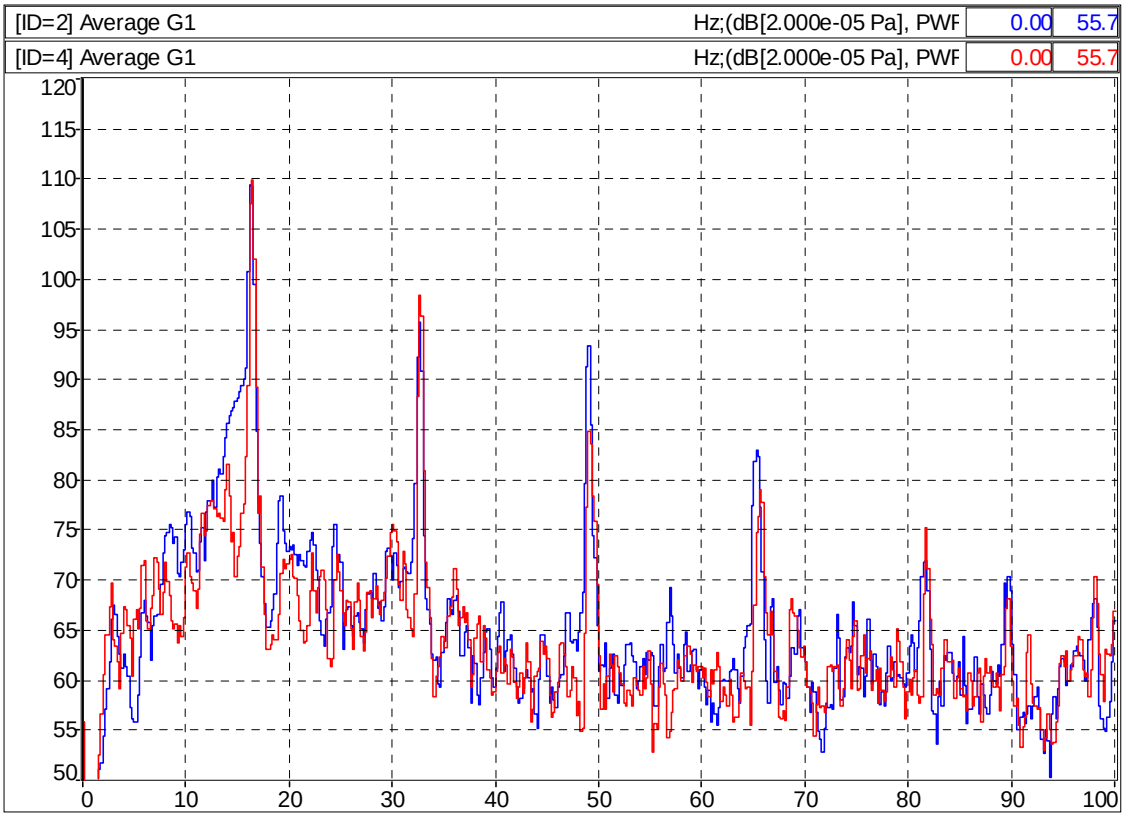
Figuur 1 vertoont het gemeten laagfrequente geluid op de tempereerafdeling (in tertsbanden). De groene lijn geeft de situatie in juli 2011 weer toen de silo's waren uitgerust met trilmotoren met een toerental van nominaal 1.500 tpm. De rode lijn stelt de huidige situatie voor met de laaggetoerde aandrijvingen. Beide spectra zijn de equivalente waarden, betrokken op de gehele meetperiode. Dit waren zeven meetdagen in juli en zes in december.



figuur 1 *equivalent laagfrequent tertsbandspectrum L_{eq} in dB(Z) uitgezet tegen de frequentie f in Hz, geregistreerd op de tempereerafdeling*

De figuur bevestigt dat de trilmotoren vervangen zijn door exemplaren met een lager toerental. De piek bij 25 Hz (1.500 / 60) valt nu in de 16 Hz tertsband (1.000 / 60). Er is echter wel een tweede piek verschenen, namelijk in de 31,5 Hz tertsband. Energetisch gezien is de sterkte van die tweede piek wel meer dan een factor 10 lager dan de piek in de 16 Hz tertsband.

In figuur 2 wordt het FFT spectrum op twee willekeurige momenten in de tempereerafdeling gepresenteerd. De lijnbreedte bedraagt 0,2 Hz. De exacte frequenties van de twee hoogste pieken zijn 16,4 en 32,7 Hz (afgerond op 0,1 dB). De eerste is de grondfrequentie van de trilmotor; de tweede is de eerste harmonische daarvan (2 x 16,4 Hz). In de figuur zijn meerdere hogere harmonischen als veelvouden van de grondfrequentie zichtbaar. De niveaus van deze harmonischen nemen sterk af met de orde. Uit het FFT spectrum kan worden geconcludeerd dat de relatief hoge waarde van de 31,5 Hz tertsband wordt veroorzaakt door de eerste harmonische van het toerental van de trilmotoren.



figuur 2 *smalbandspectrum in de tempereerafdeling op 02-12-2011 om 02:02 uur (blauw) en 06:02 uur (rood)*

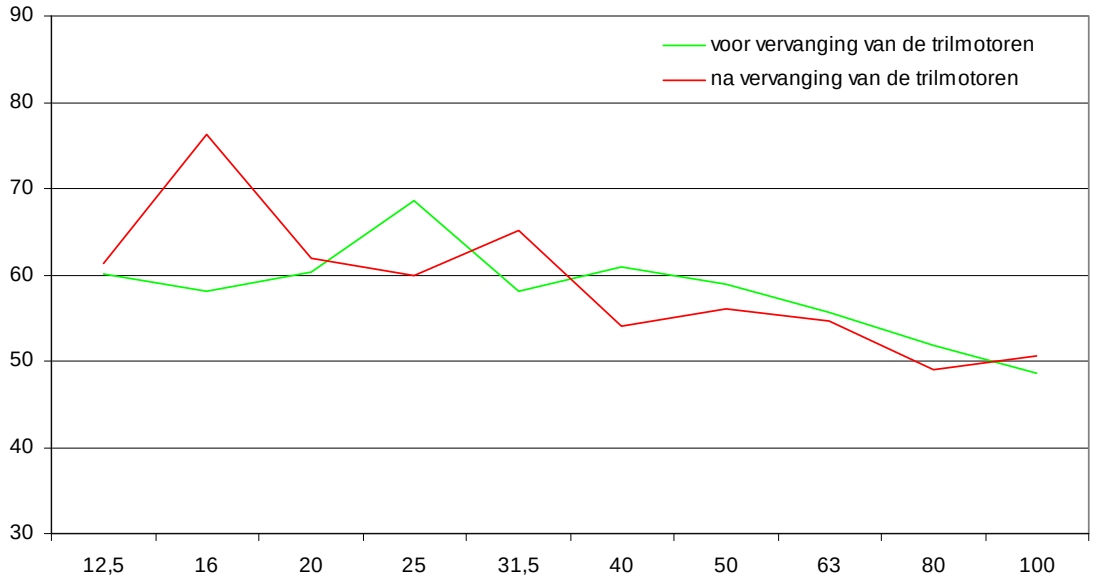
Hogere harmonischen manifesteren zich als de beweging niet zuiver sinusvormig verloopt. Bij de oude trilmotoren waren de harmonischen minder duidelijk aanwezig. De toename kan mogelijk worden verklaard doordat de nieuwe motoren minder krachtig zijn. Een andere verklaring is dat de amplitudes van de trilling zijn toegenomen, waardoor de stijfheid van de flexibele manchetten van de silo's en de rubbers van de trekstangen zich niet meer lineair gedraagt.

Uit figuur 2 blijkt eveneens dat de pieken zeer smal zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat de trilmotoren binnen de cyclus continu draaien. Voorheen werden ze met een interval van 30 sec op- en afgetoerd, waardoor de pieken breder waren.

5.2 Situatie voor de gevel van Zandweg 234

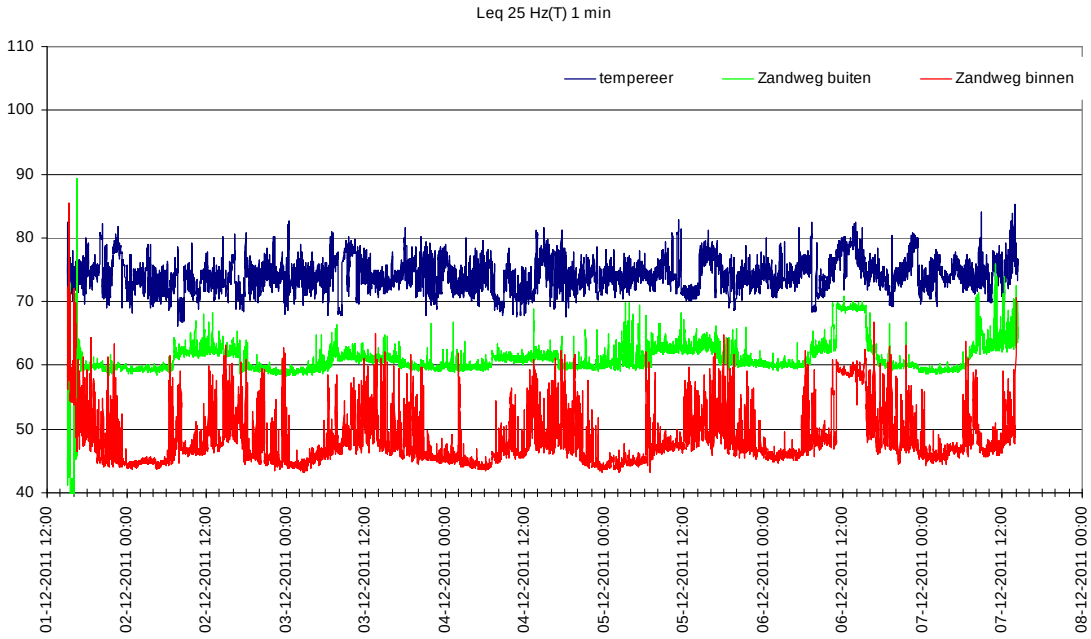
In figuur 3 worden de laagfrequente tertsbandspectra getoond die voor de gevel van de woning aan de Zandweg 234 zijn gemeten. De groene lijn geeft de situatie weer die is gemeten in de avond van 1 september 2011 met de oude trilmotoren in werking. Hierbij is de periode waarin LBK21 en 22 bij wijze van proef in werking was buiten beschouwing gelaten. De effectieve meetperiode was daardoor van 21:30 tot 22:30 uur. Het rode spectrum is representatief voor de situatie in december

2011 met de aanpassingen aan de trilsilo's. Het betreft het equivalente gemiddelde van dezelfde tijdsbestekken (21:30 tot 22:30 uur) van 1 tot 7 december.



figuur 3 *equivalent laagfrequent tertsbandspectrum L_{eq} in dB(Z) uitgezet tegen de frequentie f in Hz, geregistreerd voor de gevel van Zandweg 234*

De figuur is bij de laagste frequentie vrijwel identiek aan figuur 1. Uitzondering is de 25 Hz tertsband. In de tempereerafdeling vertoont het spectrum een diep dal bij 25 Hz. Dit diepe dal vinden we buiten niet terug. Kennelijk is hier een geluidsbron in het spel met een andere herkomst dan de tempereerafdeling. Gezien het relatief lage niveau is dit op zich geen reden tot bezorgdheid. Als we kijken naar het tijdsignaal van het 25 Hz tertsbandniveau (figuur 4) zien we echter een opvallend verschijnsel.



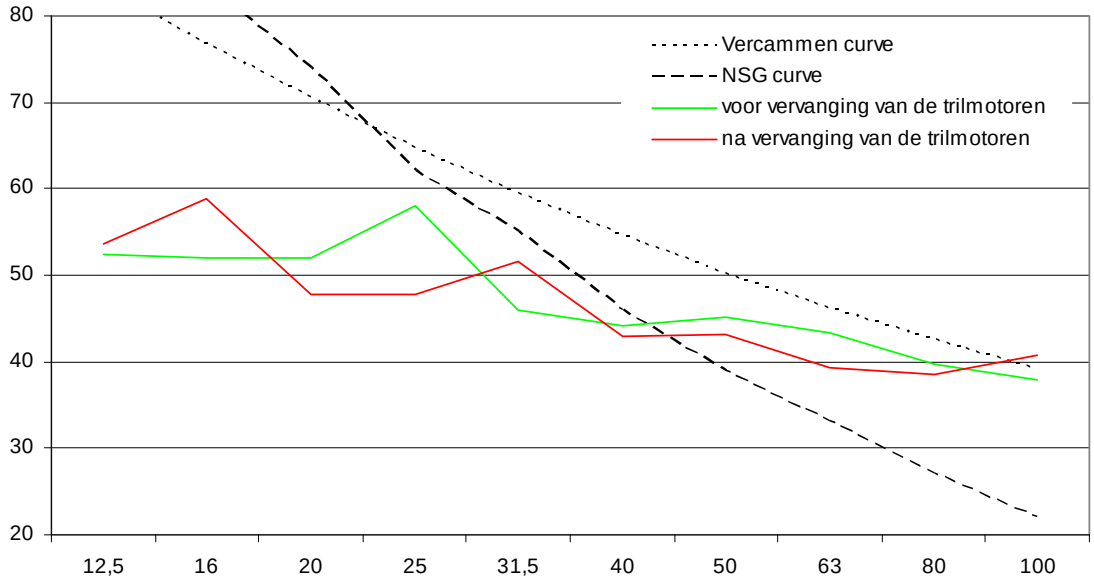
figuur 4 *tijdssignaal 25 Hz tertsband op de drie meetlocaties*

Figuur 4 geeft aan dat op 6 december in de 25 Hz tertsband een verhoogd niveau is gemeten tussen 11:00 en 15:24 uur. Dit niveau is ongeveer van gelijke sterkte als het niveau dat voor vervanging van de trilmotoren daar is geregistreerd. In potentie zou deze verhoogde waarde dus wel tot hinder kunnen leiden.

In de figuur valt verder een regelmatig patroon te herkennen in het 25 Hz verloop. Het niveau is in het algemeen opvallend stabiel. Maar het is van exact 07:00 tot 17:00 uur gering hoger dan op andere tijdstippen. Uitschieter naar boven is het genoemde tijdsbestek op 6 december. Onduidelijk is nog welke bron verantwoordelijk is voor de periode waarin het 25 Hz niveau tot bijna 70 dB steeg. Dit dient verder te worden onderzocht.

5.3 Situatie in de woning

Het laagfrequent geluid in de woning wordt ter plaatse van het meetpunt voor frequenties vanaf 50 Hz volledig gedomineerd door de koelkast. Daarom zijn bij de analyse alleen de periodes betrokken waarin de koelkast was uitgeschakeld. Als de koelkast uitslaat, manifesteert dat zich duidelijk in de 50 Hz tertsband. In figuur 5 worden de laagfrequente tertsbandspectra gegeven en vergeleken met de NSG curve en de Vercammen curve. Het groen gekleurde spectrum is afkomstig van de meting op 1 september. Het rood gekleurde spectrum heeft betrekking op de meetperiode december 2011.



figuur 5 *equivalent laagfrequent tertsbandspectrum L_{eq} in dB(Z) uitgezet tegen de frequentie f in Hz, geregistreerd in de woning aan de Zandweg 234*

Uit de figuur kan worden opgemaakt dat het zeer onwaarschijnlijk is dat de grondtoon van de silo's nog waarneembaar is. De eerste harmonische daarvan (32,7 Hz) ligt eveneens onder de Vercammen curve en de NSG curve. Opgemerkt wordt wel dat dat ook gold voor het gemiddelde niveau dat is gemeten op 1 september, voorafgaand aan de aanpassingen aan de silo's. Destijds fluctueerde het niveau wel sterker, waardoor momentane niveaus duidelijk hoger konden liggen dan de in de figuur gepresenteerde waarde. Een ander verschil is dat het gebied rond 25 Hz berucht is voor het aanstoten van eigenfrequenties van bouwconstructies, waar onder ramen. Dit overwegende zijn wij van oordeel dat de situatie waarneembaar verbeterd is.

6 Trillingen

Van 20 tot en met 27 juni 2011 zijn eerder trillingsmetingen uitgevoerd in de situatie met de oude trilmotoren. De resultaten van dat onderzoek zijn opgenomen in onze notitie M+P.CARG.11.05 van 29 juni 2011. De hier beschreven metingen hebben plaatsgevonden van 1 tot en met 7 december 2011. De metingen zijn simultaan uitgevoerd op de vloer van de temperreeruimte en in de woning aan de Zandweg 234

De bewoners aan de Zandweg ondervinden overlast van laagfrequent geluid. Hierbij worden ook trillingen genoemd. Het doel van de metingen is te onderzoeken of er daadwerkelijk sprake is van overdracht door de bodem van trillingen afkomstig vanuit de tempereerafdeling van de fabriek.

De resultaten van de trillingsmetingen zijn weergegeven in figuur 1 en 2 van bijlage C. In de woning is veel verstoring te zien vanwege het lopen van de bewoners. Om dit uit te sluiten is een periode uitgelicht in de nacht van 5 december waarbij activiteiten plaatsvonden in de fabriek en geen verstoring plaatsvond in de woning. De meetresultaten voor beide locaties zijn gecombineerd in figuur 3 van bijlage C.

Uit de grafiek is af te leiden dat er geen sprake is van een verband tussen de optredende trillingsniveaus in de fabriek en de woning aan de Zandweg 234. Bovendien zijn de gemeten trillingsniveaus zowel in de tempereerafdeling als in de woning laag. In de woning bedraagt de maximale trillingssterkte minder dan 0,1 mm/s vanwege omgevingsfactoren. Uit valt te sluiten dat er sprake is van een relevante overdracht van trillingen door de bodem vanuit de tempereerafdeling.

7 Conclusies

Dit rapport betreft de resultaten van meettechnisch onderzoek naar het optreden van laag frequent geluid en trillingen in / bij nabij gelegen woningen door productieactiviteiten in de tempereerafdeling van Cargill Cocoa. Vanwege door omwonenden geuite klachten over hinder door laag frequent geluid en trillingen zijn door Cargill de volgende maatregelen doorgevoerd:

- de gevel van de tempereerafdeling is verzwaard om de geluidsisolatie te verbeteren
- de trilmotoren van de silo's zijn vervangen met als doel:
  - te draaien bij een toerental waarvoor het menselijk gehoor minder gevoelig is dan de 25 Hz van de oude trilmotoren
  - minder energie in trillingen om te zetten
  - het resonantiepunt zoveel mogelijk te vermijden

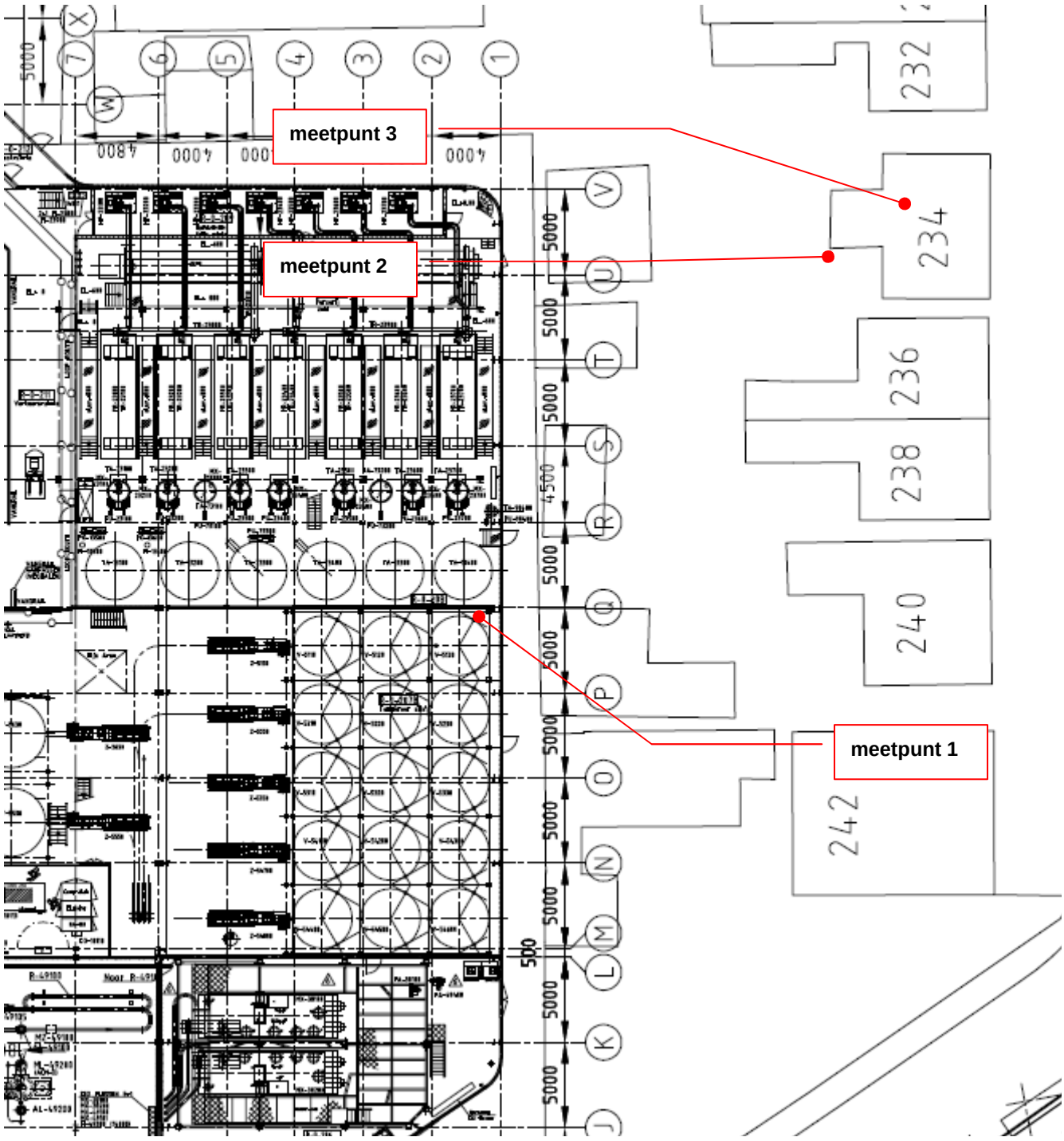
Uit de metingen valt af te leiden dat:

- De grondfrequentie van de nieuwe trilmotoren niet waarneembaar is in de woningen
- Het laag frequent geluid in de woning de Vercammen curve niet overschrijdt. Hiermee zijn de niveaus teruggedrongen tot wat in de praktijk wordt beschouwd als een aanvaardbaar peil
- Het laag frequent geluid in de woning de NSG curve niet overschrijdt in het gebied dat kan worden geassocieerd met de beschrijving van de klacht van de omwonenden (voelbare luchttrillingen)

- Op 6 december is van 11:00 tot 15:24 een hoge waarde bij (exact) 27,5 Hz waargenomen. Dit fenomeen houdt geen verband met de tempereerafdeling. Mogelijk is deze verhoging afkomstig van een bron buiten Cargill Cocoa. M+P heeft opdracht gekregen van Cargill om dit fenomeen verder te onderzoeken.
- Er geen sprake is van een relevante overdracht van trillingen door de bodem vanuit de tempereerafdeling naar de omliggende woningen

BIJLAGE A

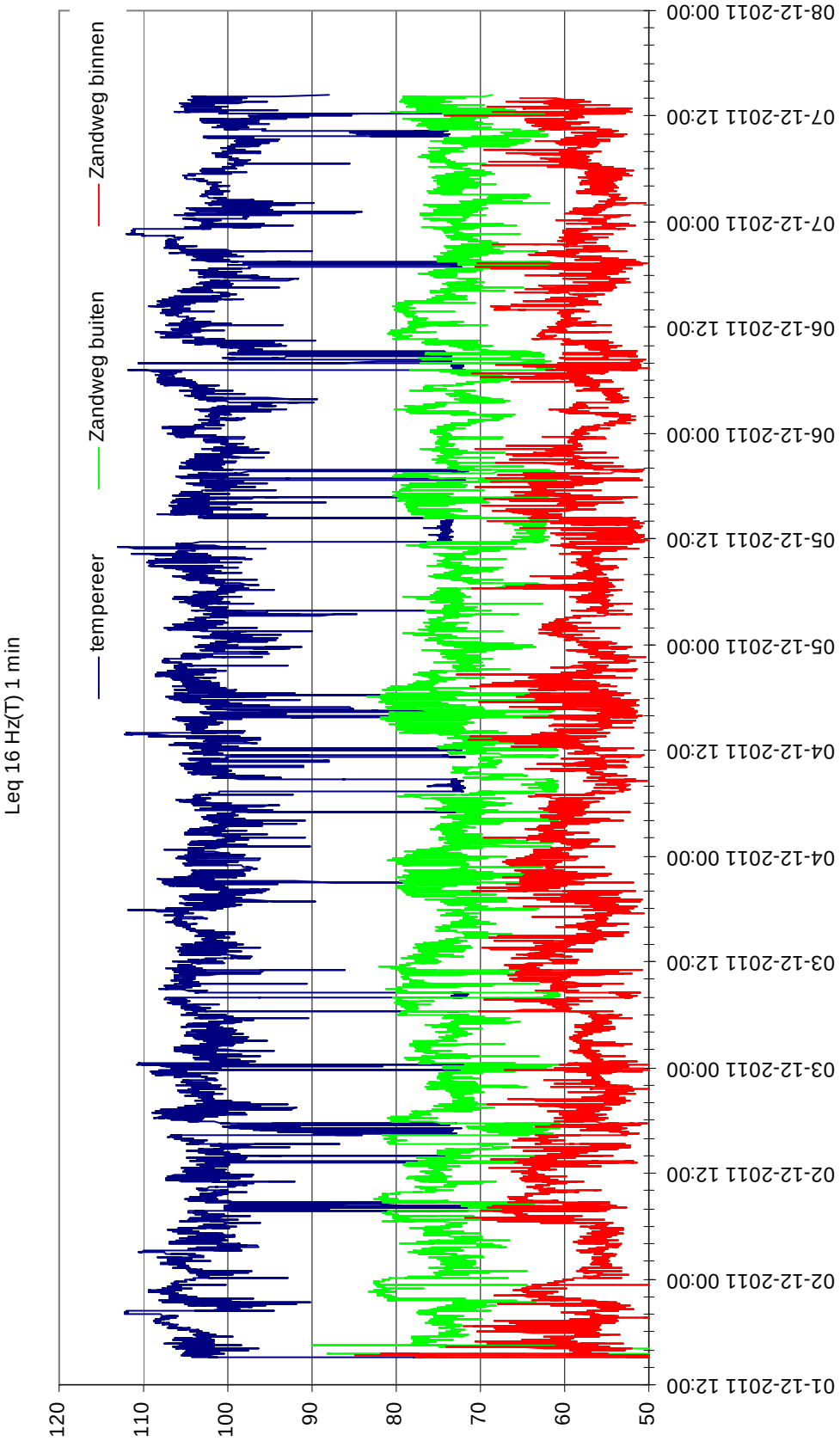
figuren

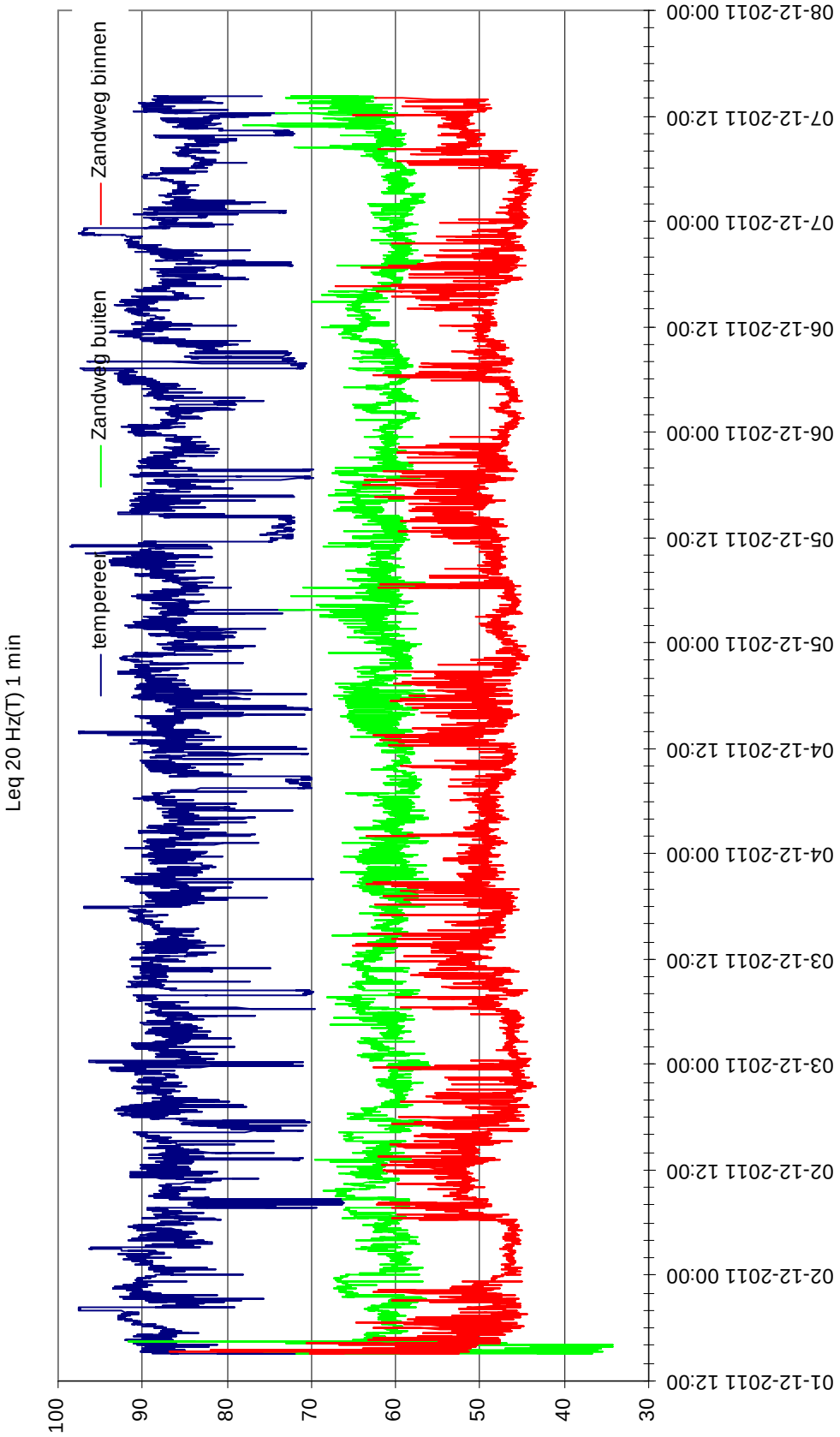


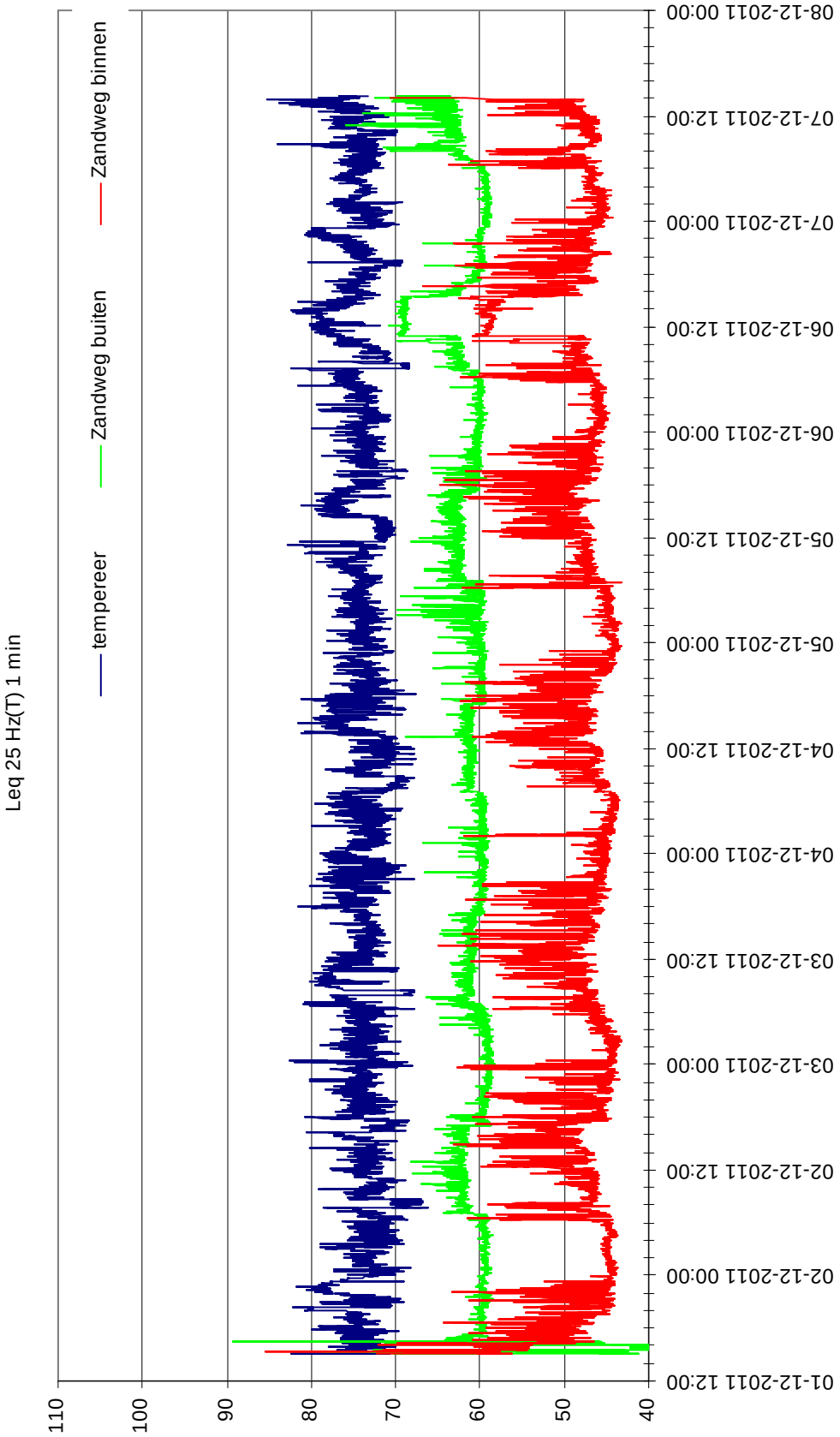
Figuur 6 situatie met aanliggende woningen en meetpunten

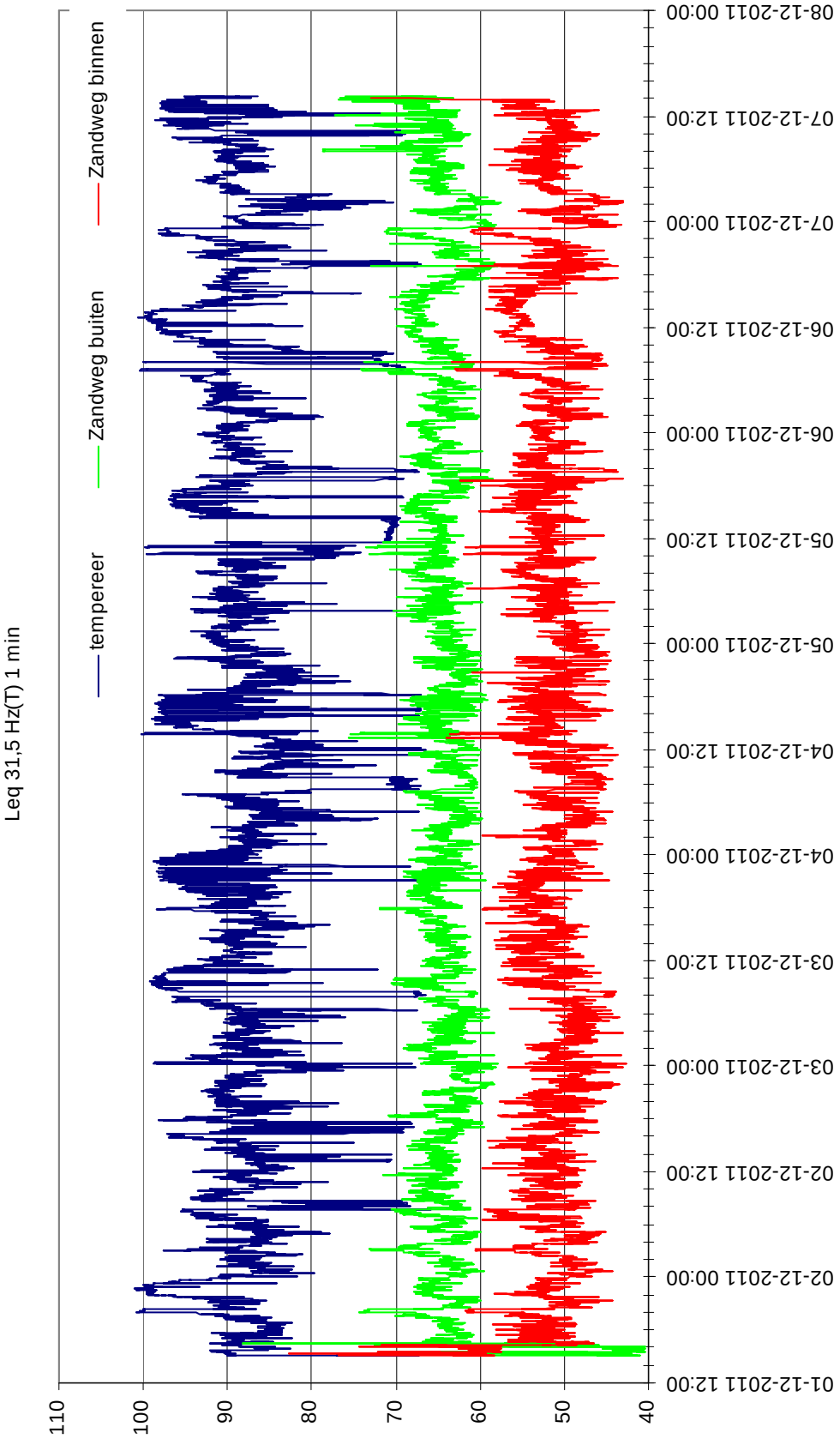
BIJLAGE B

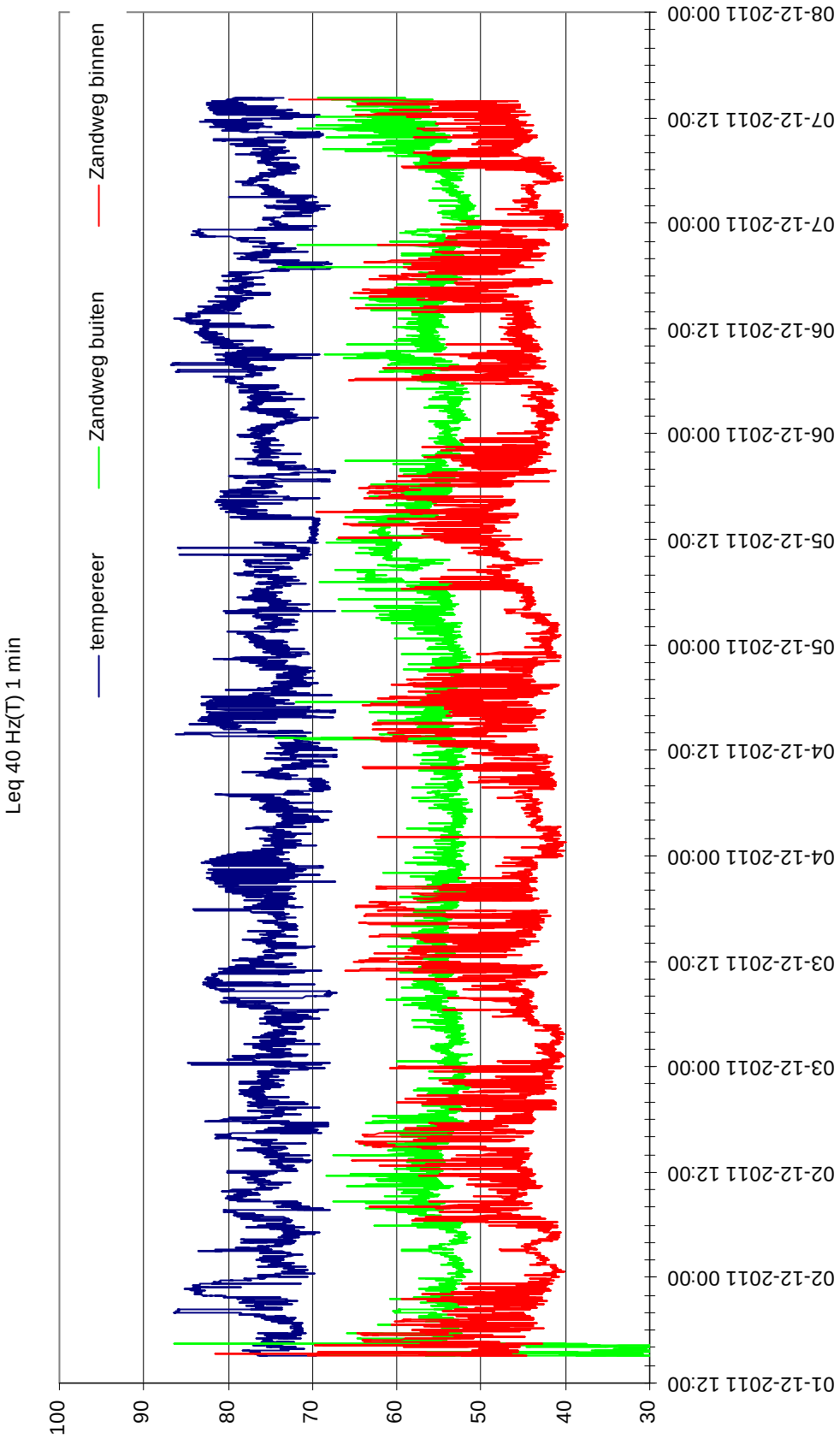
meetresultaten laag frequent geluid

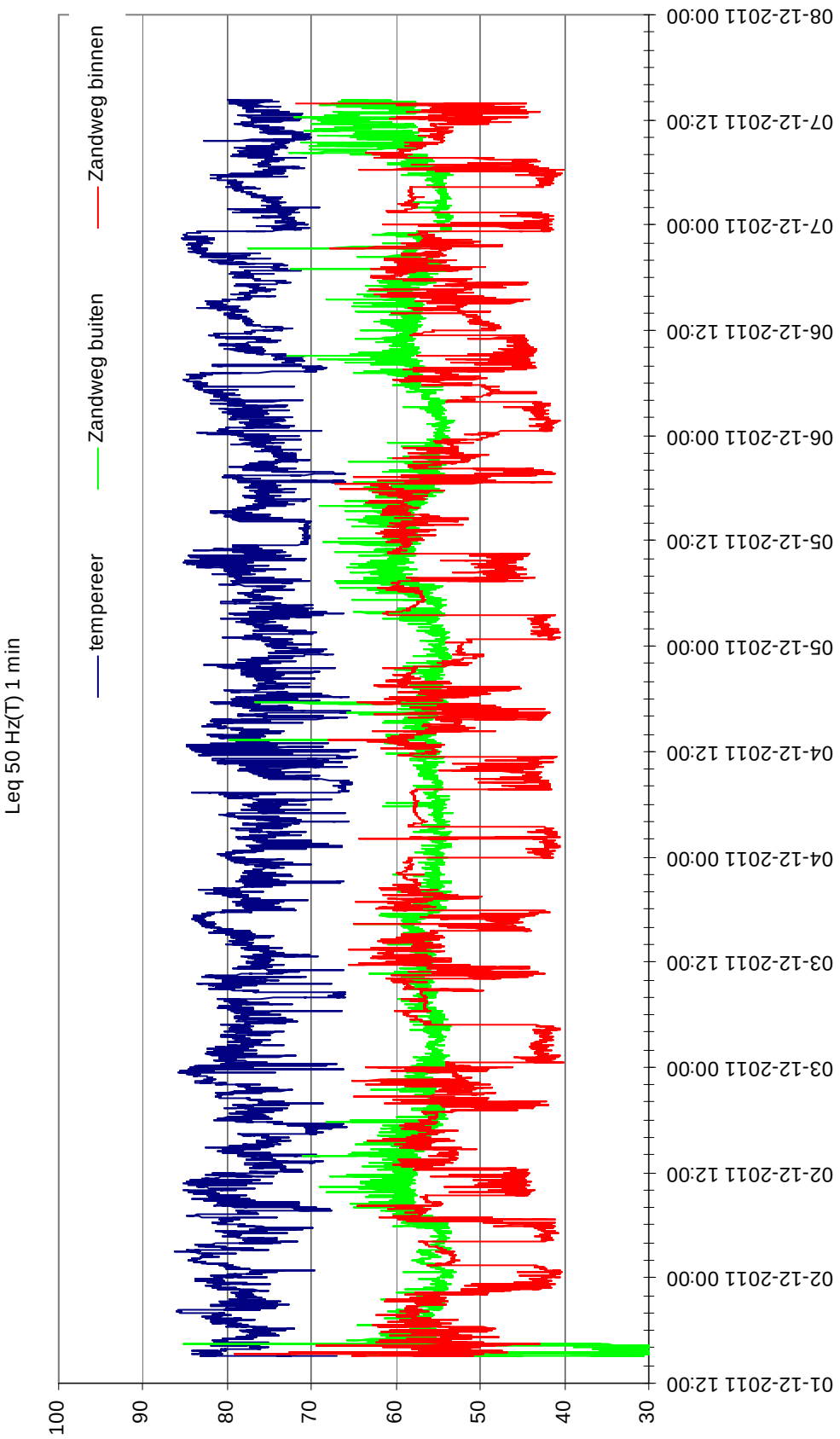

Leq 16 Hz(T) 1 min
tempereer
Zandweg buiten
Zandweg binnen
120
110
100
90
80
70
60
50
01-12-2011 12:00
02-12-2011 00:00
02-12-2011 12:00
03-12-2011 00:00
03-12-2011 12:00
04-12-2011 00:00
04-12-2011 12:00
05-12-2011 00:00
05-12-2011 12:00
06-12-2011 00:00
06-12-2011 12:00
07-12-2011 00:00
07-12-2011 12:00
08-12-2011 00:00


Leq 20 Hz(T) 1 min
tempereel
Zandweg buiten
Zandweg binnen
100
90
80
70
60
50
40
30
01-12-2011 12:00
02-12-2011 00:00
02-12-2011 12:00
03-12-2011 00:00
03-12-2011 12:00
04-12-2011 00:00
04-12-2011 12:00
05-12-2011 00:00
05-12-2011 12:00
06-12-2011 00:00
06-12-2011 12:00
07-12-2011 00:00
07-12-2011 12:00
08-12-2011 00:00


Leq 25 Hz(T) 1 min
tempereer
Zandweg buiten
Zandweg binnen
110
100
90
80
70
60
50
40
01-12-2011 12:00
02-12-2011 00:00
02-12-2011 12:00
03-12-2011 00:00
03-12-2011 12:00
04-12-2011 00:00
04-12-2011 12:00
05-12-2011 00:00
05-12-2011 12:00
06-12-2011 00:00
06-12-2011 12:00
07-12-2011 00:00
07-12-2011 12:00
08-12-2011 00:00


Leq 31,5 Hz(T) 1 min
tempereer
Zandweg buiten
Zandweg binnen
110
100
90
80
70
60
50
40
01-12-2011 12:00
02-12-2011 00:00
02-12-2011 12:00
03-12-2011 00:00
03-12-2011 12:00
04-12-2011 00:00
04-12-2011 12:00
05-12-2011 00:00
05-12-2011 12:00
06-12-2011 00:00
06-12-2011 12:00
07-12-2011 00:00
07-12-2011 12:00
08-12-2011 00:00

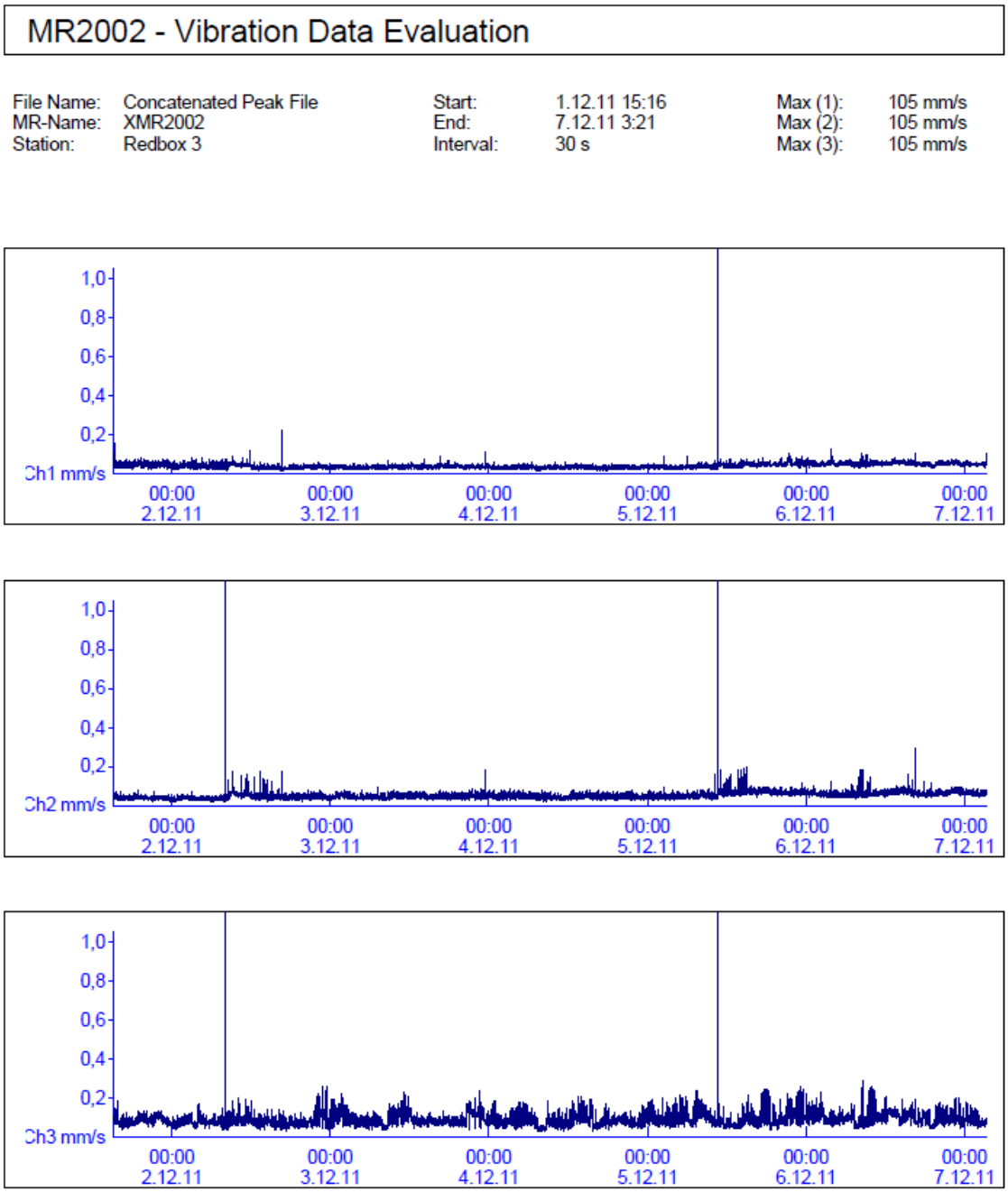

Leq 40 Hz(T) 1 min
tempereer
Zandweg buiten
Zandweg binnen
100
90
80
70
60
50
40
30
01-12-2011 12:00
02-12-2011 00:00
02-12-2011 12:00
03-12-2011 00:00
03-12-2011 12:00
04-12-2011 00:00
04-12-2011 12:00
05-12-2011 00:00
05-12-2011 12:00
06-12-2011 00:00
06-12-2011 12:00
07-12-2011 00:00
07-12-2011 12:00
08-12-2011 00:00


Leq 50 Hz(T) 1 min
tempereer
Zandweg buiten
Zandweg binnen
100
90
80
70
60
50
40
30
01-12-2011 12:00
02-12-2011 00:00
02-12-2011 12:00
03-12-2011 00:00
03-12-2011 12:00
04-12-2011 00:00
04-12-2011 12:00
05-12-2011 00:00
05-12-2011 12:00
06-12-2011 00:00
06-12-2011 12:00
07-12-2011 00:00
07-12-2011 12:00
08-12-2011 00:00

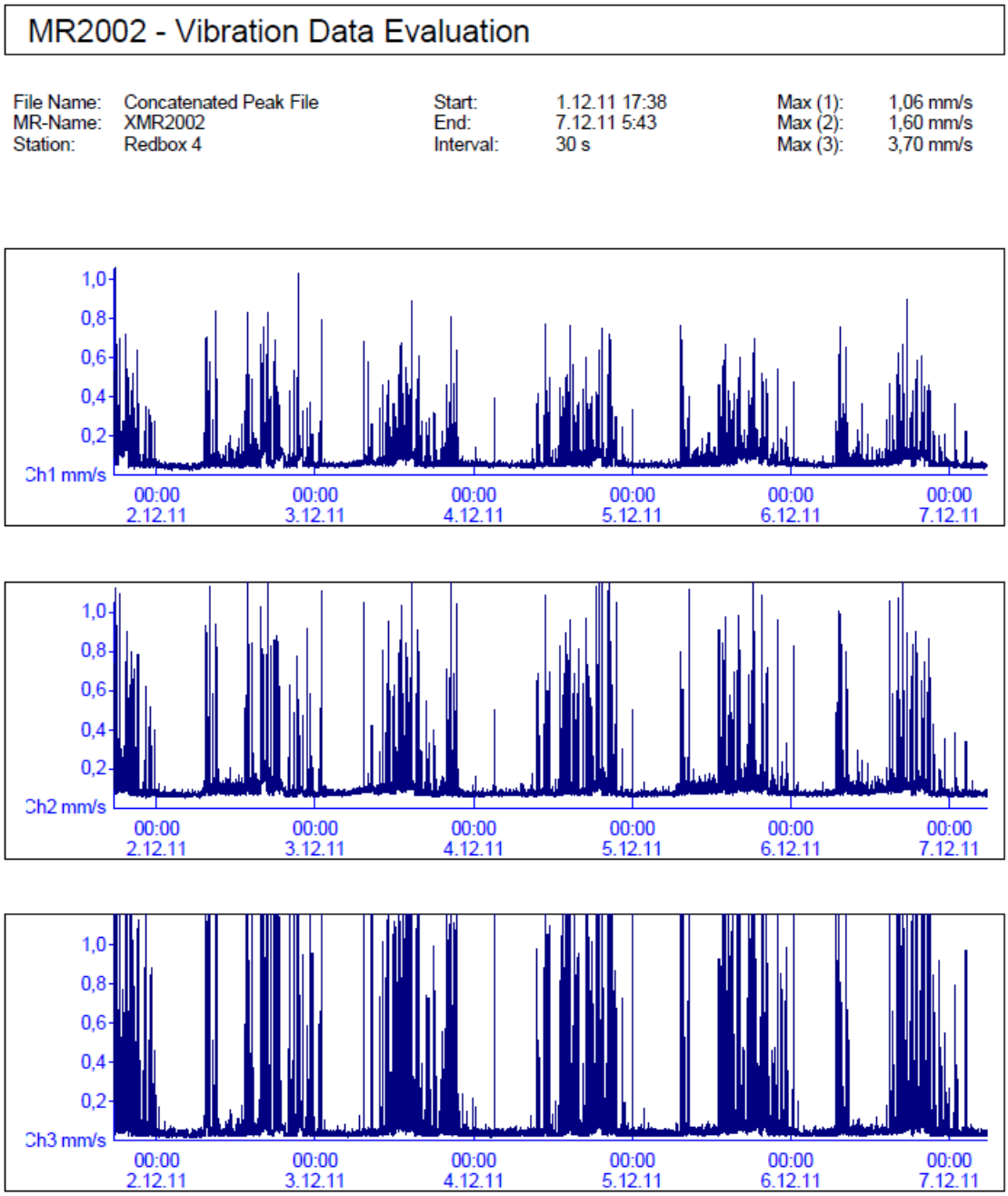
BIJLAGE C

meetresultaten trillingen

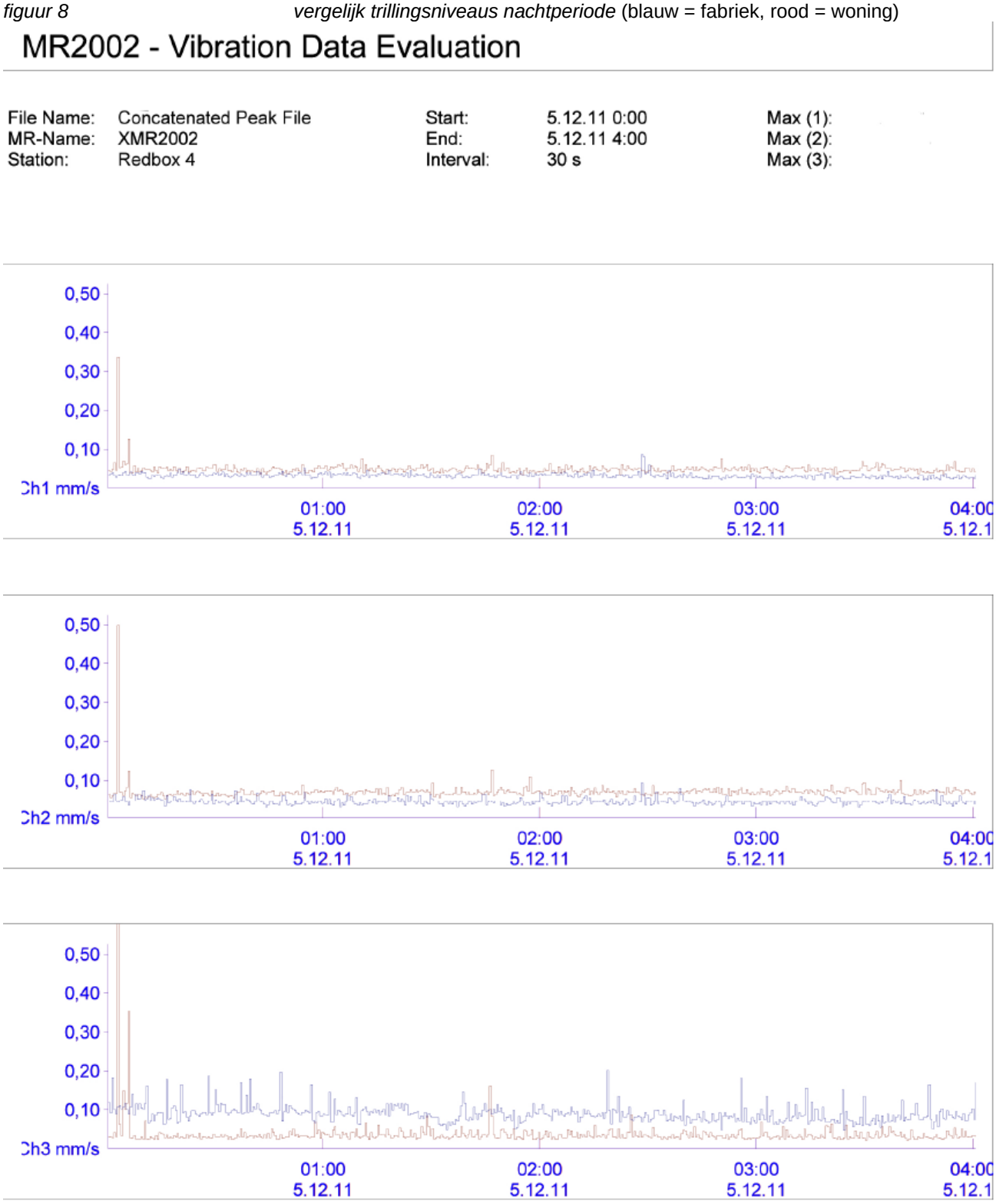
figuur 6 plot trillingsniveaus fabriek



figuur 7 plot trillingsnivaus Zandweg 234



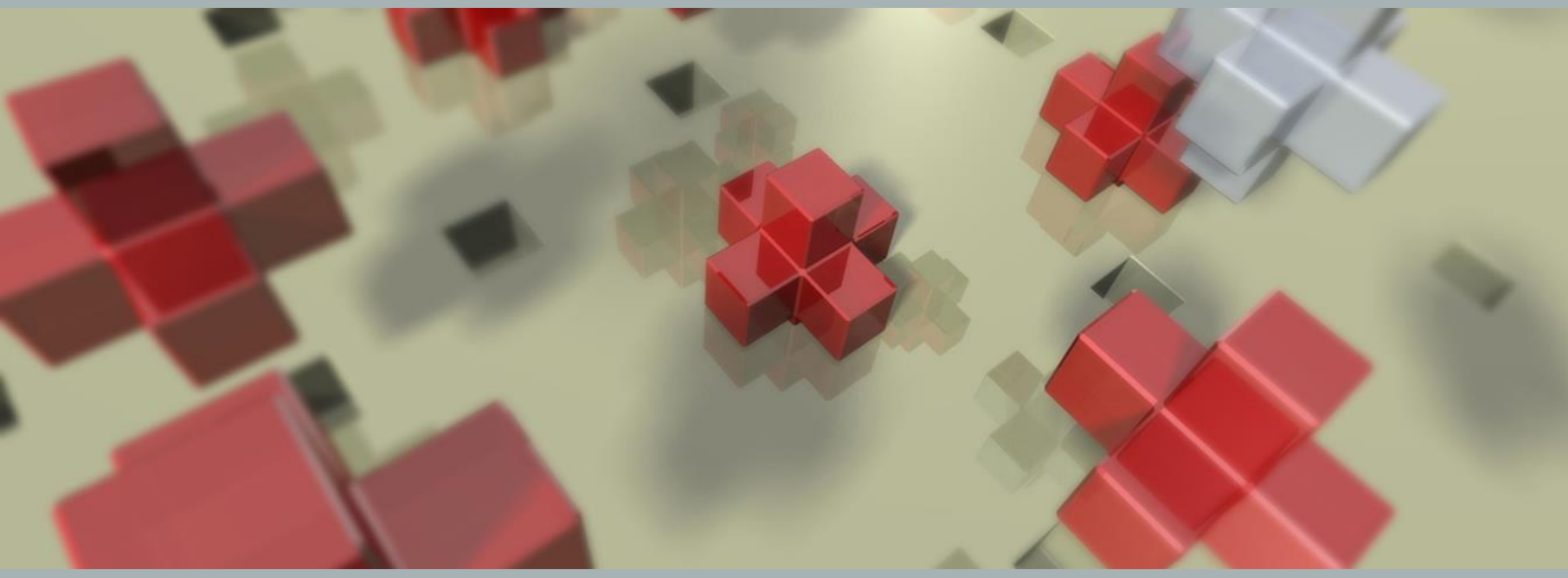
figuur 8 *vergelijk trillingsniveaus nachtperiode* (blauw = fabriek, rood = woning)



Bijlage 10 Aanmeldingsnotitie

Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling, Zandweg 232-242

Gemeente Wormerland



Ruimte om *in* te leven

Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling, Zandweg 232-242

Gemeente Wormerland

Rapportnummer:	211x09760
Datum:	24 april 2020
Projectteam BRO:	JvdA, PZ
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, Abstract 4
Beknopte inhoud:	--

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Ruimte om *in* te leven

Inhoudsopgave

	pagina
1. INLEIDING	**2**
1.1 Inleiding	2
1.2 Het plangebied	2
1.3 Toetsing Besluit m.e.r.	4
1.4 Toetsing Besluit m.e.r.	4
1.5 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	4
1.6 Leeswijzer	5
2. EFFECTEN OP HET MILIEU	**6**
2.1 Inleiding	6
2.2 Kenmerken van het project	6
2.3 Plaats van het project	8
2.4 Kenmerk van het potentiële effect	10
3. VORMVRIJE M.E.R-BEOORDELING	**11**

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

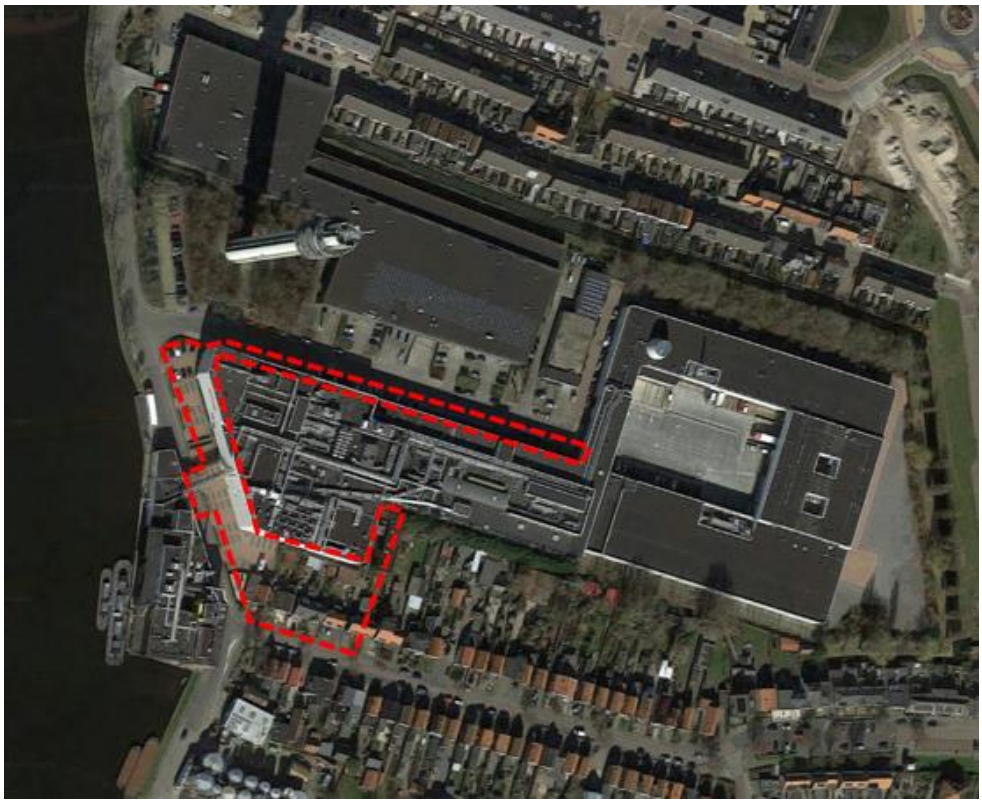
Aan de Zandweg te Wormer speelt al aantal jaren een probleem met woningen die tegen de cacaofabriek van Cargill aan de Veerdijk aan staan. De bewoners ervaren overlast door geluid en trillingen van het bedrijf. Er worden geen wettelijke normen overschreden, maar Cargill en de gemeente Wormerland willen het probleem graag oplossen om het woon- en leefklimaat voor de omgeving te verbeteren, zonder het functioneren van het bedrijf te belemmeren. Dat doet de gemeente door de woningen (en één kantoorbestemming) aan de Zandweg 232-242 (even) aan te kopen, de bestemming te wijzigen naar een bedrijfs- en groenbestemming en vervolgens de betrokken percelen door te verkopen aan Cargill. Op de gronden die aan het bedrijf worden verkocht, komen een silo en silohal, waar cake (cacaokoek) wordt verwerkt en opgeslagen.

De vigerende bedrijfsbestemming en het bouwvlak moeten worden vergroot om deze ontwikkeling mogelijk te maken. De bestaande woon- en kantoorbestemmingen vervallen. Een deel van de gronden zal worden getransformeerd naar een groenbestemming met enkele parkeerplaatsen.

De gewenste wijziging zoals hierboven beschreven maakt onderdeel uit van ontwikkelingen van Cargill voor de toekomstige bedrijfssituatie. Dit masterplan voorziet, naast de voornoemde bedrijfsuitbreiding, in een gedeeltelijke herstructurering en een beperkte uitbreiding van de bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg, nagenoeg geheel binnen de huidige bedrijfsbestemming. Ten slotte wordt voorzien in het creëren van een verbinding tussen de bebouwing aan weerszijden van de Veerdijk door middel van een doorgang boven deze weg. Ook voor deze onderdelen van het masterplan is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Het plangebied

Het plangebied ligt aan de westkant van de kern Wormer binnen de bebouwde kom. In de directe omgeving zijn bedrijven en woningen aanwezig. Daarnaast ligt de Zaan op korte afstand van het plangebied. Het plangebied bestaat uit de percelen Zandweg 234 t/m 242 en een kleine strook van het bedrijfsterrein van Cargill aan de Eenhoornweg. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van ca. 4.300 m². De Zandweg is een woonstraat, die gelegen is tussen twee bedrijventerreinen in. De N514 ligt op korte afstand van het plangebied en is rechtstreeks vanaf de Zandweg te bereiken. Op de volgende pagina is de ligging en begrenzing van het plangebied aangegeven.



Plangebied uitgezoomd (boven) en in de directe omgeving (onder)

1.3 Het plan

Het bestemmingsplan voorziet in een uitbreiding van het bedrijf van Cargill. Cargill is een cacaofabriek, behorend tot milieucategorie 5.1 conform de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Met de uitbreiding wordt ca. 2.400 m² extra bebouwing gerealiseerd. De bedrijfsbebouwing zal worden gebruikt voor het toeleveren, opslag en verwerking van cake (cacaokoek). De bebouwing sluit aan op de bouwhoogten van de aangrenzende bestaande bedrijfsbebouwing. Ter plaatse van het plangebied zijn in de huidige situatie woningen en tuinen, een kantoor en deels reeds bedrijfsdoeleinden toegestaan. Een gedeelte van het plangebied wordt als 'Groen' bestemd. Binnen deze zone zijn onder meer groenvoorzieningen, water, speelvoorzieningen en parkeerplaatsen toegestaan.

1.4 Toetsing Besluit m.e.r.

Toetsingskader
Gemeenten moeten ook bij (relatief) kleinschalige bouw- en ontwikkelingsprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden: dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling
Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

De realisatie van een bedrijfsfunctie wordt in het Besluit milieueffectrapportage genoemd, die van een groenfunctie niet. Het project blijft ruimschoots onder de drempelwaarde van 200.000 m^2 aan bedrijfsvloeroppervlakte (D11.2). De netto toevoeging bedraagt circa 2.400 m². Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de bedrijfsfunctie aan de Zandweg ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.. Er is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Dit betekent dat voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure gaat, het college van burgemeester en wethouders aan de hand van een **aanmeldingsnotitie** moet beoordelen en besluiten of een milieueffectrapport moet worden opgesteld e.e.a. conform paragraaf 7.6 Wet milieubeheer.

1.5 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet de gemeente beoordelen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

Procedure
De initiatiefnemer dient de aanmeldingsnotitie in bij de gemeente. De gemeente (het bevoegd gezag) neemt binnen 6 weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie (mededeling) een beslissing of een MER gemaakt moet worden.

1.6 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 en 3 vormen de aanmeldingsnotitie, hoofdstuk 4 vormt de vormvrije m.e.r.-beoordeling. De beoordeling of het noodzakelijk is een milieueffectrapport op te stellen is geheel afhankelijk van het feit of er sprake is van 'bijzondere omstandigheden'. De bijzondere omstandigheden kunnen betrekking hebben op:

a. de plaats waar de activiteit plaatsvindt, o.a. in relatie tot gevoelige gebieden;
b. de kenmerken van de activiteit;
c. de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben;
d. de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie).

2. EFFECTEN OP HET MILIEU

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getoetst of op basis van de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project
• Omvang van het project • Cumulatie met andere projecten • Gebruik van natuurlijke grondstoffen • Productie van afvalstoffen • Verontreiniging en hinder • Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
• Bestaand grondgebruik • Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kust-gebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
• Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • Grensoverschrijdende karakter van het effect • Waarschijnlijkheid van het effect • Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het ruimtelijke plan. In de onderstaande tabellen vindt de beoordeling/toets plaats aan de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

2.2 Kenmerken van het project

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
Omvang van het project	Het plan richt zich op de wijziging van een woon- en kantoorbestemming naar bedrijfs- en groenbestemming en een beperkte uitbreiding van de bestaande bedrijfsbestemming met bijbehorend bouwvlak. De uitbreiding aan bebouwd oppervlak bedraagt circa 2.400 m². Het plangebied heeft een totale oppervlakte van circa 4.300 m².
Cumulatie met andere projecten	Nee.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Bij de ontwikkeling wordt geen gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen die ter plaatse of in de directe omgeving aanwezig zijn. Het gebied zal dus niet door het gebruik van natuurlijke hulpbronnen worden aangetast.
Productie van afvalstoffen	Bij productieprocessen komen normaliter afvalstoffen vrij. Er zal geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen dan thans het geval is. Mogelijk zal er sprake zijn van een geringe toename van de hoeveelheid afvalstoffen, omdat de productiecapaciteit toeneemt. Er zijn in dit opzicht geen relevante effecten te verwachten, omdat de toename naar verwachting verwaarloosbaar is.
Verontreiniging en hinder	De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied op en aansluitend op het bestaande bedrijfsperceel. Onderstaand wordt ingegaan op de aspecten, waarbij van hinder of verontreiniging sprake zou kunnen zijn. Tijdens de aanlegfase (en sloop van de bestaande woningen) is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouw- en sloopwerkzaamheden. Onevenredige hinder is echter niet te verwachten. Luchtkwaliteit: Het project draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal verkeersbewegingen marginaal toe. Uitgaande van een worst case scenario betreft dit circa 143 verkeersbewegingen per etmaal. De verwachte feitelijke toename betreft alleen een toename van 16 vrachtwagenbewegingen per etmaal. Geluid: Er wordt geen nieuw geluidgevoelig object mogelijk gemaakt. Het bedrijf behoort tot een gezoneerd industrieterrein (‘Industriegebieden Croklaan, Nieuweweg en Wormer Zuid-West’) en de woningen aan de Zandweg liggen binnen de geluidzone van het industrieterrein. Er is akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige bedrijfssituatie. Met het wegbestemmen van een aantal woningen aan de Zandweg wordt de overlast die door bewoners in de omgeving wordt ervaren, hoewel aan de geluidgrenswaarden wordt voldaan, verminderd. Ook in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de geluidsvoorschriften in de vigerende vergunning. In de huidige en toekomstige situatie veroorzaakt het bedrijf vrijwel geen geluidspieken; de piekniveaus in de dag- en avondperiode zijn lager dan 60 dB(A) en in de nachtperiode zijn deze lager dan 55 dB(A). In het bedrijfsgebouw waarin zich de nieuw te plaatsen silo’s zullen bevinden, worden geluidspieken afdoende gedempt door de monolieten gevels. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden voor piekgeluiden. De akoestische bijdrage van de uitbreiding, waarin het bestemmingsplan voorziet, op de geluidbelasting bij de meest nabijgelegen, maatgevende woningen is nihil. De geluidniveaus blijven gelijk aan de huidige vergunde situatie. De uitbreiding is in deze zin milieuneutraal. De toekomstige akoestische situatie is acceptabel te achten en het plan levert geen relevante merkbare bijdrage aan de akoestische situatie. In het verleden is onderzoek uitgevoerd naar laagfrequent geluid. Hieruit is gebleken dat dit op een aanvaardbaar niveau is. De uitbreiding veroorzaakt hierin geen wijziging. Geur: Het aspect geurhinder is voor het type bedrijf van Cargill een maatgevend aspect. Er worden twee nieuwe geurbronnen voorzien met het plan. Daarnaast vinden er aanpassingen plaats aan een aantal bestaande geurbronnen. De effecten van deze wijzigingen op geurhinder voor de omgeving zijn middels geuronderzoek inzichtelijk gemaakt. Door middel van maatregelen is het te allen tijden mogelijk om een toename van geurbelasting voor de omgeving te voorkomen. Deze maatregelen zijn in een geuronderzoek inzichtelijk gemaakt. De wijzigingen kunnen daarom binnen de bestaande geurcontour conform de revisievergunning worden gerealiseerd en er vinden geen relevante wijzigingen in de

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	geurcontouren plaats. De wijzigingen leiden derhalve niet tot zwaardere belasting van woningen binnen de invloedssfeer van het bedrijf en er komen geen nieuwe woningen binnen de geurcontouren. Trillingen: In het verleden is onderzoek gedaan naar trillinghinder vanwege het bedrijf. Gebleken is dat er geen voelbare trillingen ter plaatse van de bestaande woningen in de omgeving optreden. De voorgenomen nieuwe activiteiten in de uitbreiding aan de zijde van de Zandweg zijn identiek aan de reeds bestaande activiteiten. Onevenredige trillinghinder valt daarom uit te sluiten. Flora en fauna: Omdat er sprake is van een bedrijfsuitbreiding, zijn de gevolgen van het project ten aanzien van stikstofdepositie middels een Aerius-berekening onderzocht. De referentiesituatie en toekomstige situatie zijn door middel van een verschilberekening in beeld gebracht. De voorgenomen bedrijfsactiviteiten leveren geen toename van stikstofdepositie boven 0,00 mol/ha/jr op. Daarnaast is een Aerius-berekening uitgevoerd ten aanzien van de sloop van de bestaande woningen. Ook het slopen van de woningen levert geen depositieresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr op Natura 2000-gebieden op. Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en andere beschermde natuurgebieden treden niet op. Externe veiligheid: Er is geen sprake van risicovolle inrichtingen, activiteiten, buisleidingen of transportroutes in het plangebied en de directe omgeving. In dit opzicht zijn er geen effecten. Archeologie/cultuurhistorie: Er zijn geen cultuurhistorische waarden of archeologische (verwachtings)waarden aanwezig ter plaatse van de gronden waar ingrepen worden voorzien. Negatieve effecten zijn derhalve uitgesloten.
Risico van ongevallen	Met de wijziging van een woon- en bedrijfsbestemming naar een bedrijfs- en groenbestemming is er geen sprake van het mogelijk maken van een nieuwe risicobron.

2.3 Plaats van het project

Plaats van het project	
Criteria	**Toets**
Bestaand grondgebruik	Het plangebied bestaat uit enkele woningen en een kantoorfunctie, alsmede bestaand bedrijfsterrein en omliggende infrastructuur. Het plangebied betreft een stedelijk gebied met bestaande stedelijke functies.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Middels flora- en faunaonderzoek is gekeken naar de relatieve rijkdom van de aanwezige flora en fauna in het plangebied. De wijziging van een woon- en kantoorbestemming naar een bedrijfs- en groenbestemming staat het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen in het gebied niet in de weg. Er is na een quickscan Wet natuurbescherming nader onderzoek gedaan naar de huismus, gierzwaluw en vleermuizen. Deze soorten vormen geen belemmering voor het project.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor: • gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg-	Het plangebied ligt op ca. 800 meter afstand van het Natura 2000-gebied "Polder Westzaan" en ca. 1 kilometer van het gebied "Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder". Uit de uitgevoerde

Plaats van het project	
Criteria	**Toets**
en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden)	Aerius-berekeningen volgt dat er geen toename van stikstofdepositie > 0,00 mol/ha/jr op Natura 2000-gebieden optreedt. Ook anderszins treden er geen negatieve effecten op beschermde natuurgebieden op. Wetlands, kust-, berg- en bosgebieden zijn in de omgeving niet aanwezig. Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt. Het plangebied is eveneens niet gelegen in een Bèlvéderegebied of een beschermd stads-/dorpsgezicht.
• gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Nee
• gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid • landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	N.v.t.: het plangebied behoort tot een stedelijk gebied op de rand van een bedrijventerrein en een woonwijk met grondgebonden woningen. Het plangebied ligt in een gebied zonder archeologische verwachtingen. Ook is geen sprake van een landschap van historisch belang. De Zaanoever wordt aangemerkt als een structuur van hoge waarde, waar vanaf 1500 allerlei industriële activiteiten plaatsvinden. Met de bestemmingswijziging van wonen-en kantoor naar een bedrijfs- en groenbestemming wordt er voorzien in een betere invulling voor deze locatie.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een **gevoelig gebied**. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Onderstaand wordt aangegeven of er sprake is van dergelijke gebieden binnen het invloedsgebied van het project en zo ja, of er sprake is van potentiële effecten op gevoelige gebieden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)	
Gevoelig gebied	**Toets**
Beschermd natuurmonument	Nee
Habitat- en vogelrichtlijngebieden	Het plangebied ligt in nabijheid (800 meter) van het Natura 2000-gebied "Polder Westzaan" en ca. 1 kilometer van het gebied "Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder". Deze gebieden zijn tevens aangewezen als Natuurnetwerk Nederland. Uit de enkelvoudige Aerius-berekening blijkt dat van externe werking op een Natura 2000-gebied geen sprake is. Het project veroorzaakt geen toename van stikstofdepositie > 0,00 mol/ha/jr.
Watergebied van internationale betekenis	Nee
Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS)	De Natura 2000-gebieden "Polder Westzaan" en "Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder" zijn tevens aangewezen als Natuurnetwerk Nederland. Uit de Aerius-berekeningen blijkt dat van externe werking op een Natura 2000-gebied geen sprake is. Het project veroorzaakt geen toename.
Landschappelijk waardevol gebied	Er is geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)	
Gevoelig gebied	**Toets**
Waterwinlocaties. waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Nee
Beschermd monument	Nee
Belvedère-gebied	Nee

2.4 Kenmerk van het potentiële effect

Kenmerken van het potentiële effect	
Criteria	**Toets**
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	Voor woningen binnen de geurcontour en de geluidzone van het bedrijf zijn er effecten vanwege de bedrijfsvoering. In onderdeel 2.2 zijn deze effecten beschreven. Het bereik van het effect wijzigt niet: de geur- en geluidzone veranderen niet en de effecten binnen deze zone wijzigen evenmin in relevante mate. Met het wegbestemmen van enkele bestaande woningen direct nabij het bedrijf, wordt het bereik van de effecten gereduceerd. Daarnaast is gebleken dat er geen sprake is en blijft van (onevenredige) trillinghinder.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	Niet aan de orde. De effecten hebben een lokaal bereik.
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige negatieve effecten voor de omgeving is geen sprake.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is sprake van een bestemmingswijziging van woon- en kantoorbestemming naar een bedrijfs- en groenbestemming, naar waarschijnlijkheid voor langere tijd. Er is en blijft sprake van een permanente bedrijfsvoering. Met de wijziging wordt een einde gemaakt aan de overlast die de bewoners van de weg te bestemmen woningen ondervinden van de bedrijfsactiviteiten van Cargill.

3. VORMVRIJE M.E.R-BEOORDELING

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r., dan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

zijn de effecten op het milieu gering te noemen. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze invloed is in het onderhavige geval niet zodanig dat normen worden overschreden en/of dat er van onevenredige toename van bepaalde negatieve effecten sprake is. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn naar aard en omvang dusdanig beperkt, dat deze effecten geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Wij bevelen u aan - na nadere kennisname van deze beoordeling - een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor de verdere planvorming van het bestemmingsplan voor de Zandweg 232-242 te Wormer geen milieueffectrapportage wordt vereist.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Venlo
www.bro.nl

Bijlage 11 Nota van Zienswijzen

Bijlagen bij Toelichting

Bijlage 1 Nota van Zienswijzen

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Zandweg 232-242', gemeente Wormerland met plancode NL.IMRO.0880.BP80717-0001 heeft vanaf 10 juni 2021 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Belanghebbenden konden gedurende deze periode zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken. De bekendmaking van de terinzagelegging heeft plaatsgevonden in de Staatscourant, het Gemeenteblad en in het Wormerland Nieuws.

Het ontwerpbestemmingsplan is inclusief bijbehorende bijlagen te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl .

Een zienswijze is tijdig ingediend, wanneer zij voor het verstrijken van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is kenbaar gemaakt of verzonden. De datum van het poststempel is voor tijdige verzending bepalend.

De termijn van terinzagelegging liep tot en met woensdag 28 juli 2021.

Gedurende bovengenoemde termijn zijn 4 zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan 'Zandweg 232-242'.
Het betreft de volgende indiener:

Nr.	Datum ontvangst	Kenmerk
1	9 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001018
2	13 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001004
3	19 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001001
4	22 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001042

Er zijn geen zienswijzen ontvangen buiten de termijn van terinzagelegging.

1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de samenvatting van de zienswijzen met de gemotiveerde reactie van het college van burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 3 bevat de voorstellen voor ambtshalve wijzigingen.

Hoofdstuk 4 bevat alle wijzigingen van de regels, toelichting en verbeelding.
Veranderingen in de verbeelding zijn verduidelijkt met afbeeldingen.

1.2 Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

De zienswijze is geanonimiseerd door het weglaten van de naam.
De werking van de AVG strekt zich niet uit tot de gegevens omtrent ondernemingen, die behoren tot een rechtspersoon en voor personen die beroepsmatig zijn betrokken bij de procedure, zoals advocaten en gemachtigden.

Hoofdstuk 2 Beoordeling zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een gemotiveerde reactie van het college van burgemeester en wethouders. De zienswijze kan gegrond zijn, gedeeltelijk gegrond of ongegrond.
Bij een (gedeeltelijk) gegronde reactie wordt vermeld hoe het wordt verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

1. Qirion B.V.; 8 juli 2021, ingekomen 9 juli 2021

Samenvatting

1. Aan de grond waarop het gasdrukmeet- en regelstation is gevestigd, is de bestemming 'Bedrijventerrein' toegekend. In de planregels van deze bestemming is aangegeven dat de functie nutsvoorzieningen is toegestaan. Gelet op de ruimtelijke uitstraling van het bovengenoemd station verzoekt reclamant dit gasdrukmeet- en regelstation te koppelen aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en de daarbij behorende veiligheidscontour. Door deze wijze van bestemmen is de aanwezigheid van het gasdrukmeet- en regelstation voor derden zichtbaar en wordt beter geborgd dat de veiligheidsafstanden ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten nu en in de toekomst in acht worden genomen.
2. Een gedeelte van de belemmerde strook van de verbinding is binnen het plangebied gelegen. Verzocht wordt om in het kader van de leveringszekerheid, veiligheid van de omgeving en de technische uitvoerbaarheid van het plan, een afspraak te maken met de afdeling 'Asset Environment'.

Reactie

1. Aan deze reactie wordt tegemoetgekomen en zal zowel in de regels als op de verbeelding opgenomen worden.
2. Deze reactie is geen inhoudelijke aangelegenheid met betrekking tot het bestemmingsplan. Wel duidelijk is dat deze afspraken nodig zijn en dat dit zeker zal geschieden.

2. Reclamant 2; 12 juli 2021, ingekomen 13 juli 2021

Samenvatting

1. Reclamant stelt dat met dit bestemmingsplan additionele milieubelasting wordt veroorzaakt op de omgeving, te weten:
1.a de nieuwe opslagsilo's zullen worden geleegd met een klopmachine, waardoor veel trillingen en geluidsoverlast ontstaat;
1.b de geluidsoverlast zal alleen maar toenemen als er nu al geluidsoverlast is;
1.c de zware industrie komt te dicht bij de bestaande huizen te staan;
1.d de geuroverlast zal alleen maar toenemen als er nu al geuroverlast is.
2. Reclamant geeft aan dat het uitzicht verandert: van woningen naar een industriewand van ca. 12 meter hoog.
3. Reclamant vindt het een gemis dat door de sloop de ruimte niet wordt gebruikt voor appartementen voor woningzoekende i.p.v. uitbreiding van Cargill. Dit betekent dat Cargill dichterbij de bestaande woningen komt en daar overlast gaat veroorzaken.
4. Reclamant stelt dat het funderen van het plan extra belasting teweeg zal brengen aan de bestaande woningen en de grondwaterstand.
5. Reclamant is bang voor waardevermindering van de bestaande woningen.

6. Reclamant vreest verkeersoverlast aan de Zandweg i.v.m. de parkeerplaatsen voor de toekomstige uitbreiding van Cargill. Ook het vrachtwagenverkeer op de hoek Veerdijk/Eenhoornweg zal extra trilling veroorzaken via de grond, wat niet gunstig is voor de woningen aan de Zandweg die rond 1920 zijn gebouwd.
7. Reclamant is bang dat het te realiseren groenperkje een hangplek zal worden voor jongeren.
8. Reclamant geeft aan dat er wel degelijk gierzwaluwen en vleermuizen onder de kappen van de te slopen woningen aanwezig zijn.
9. Reclamant geeft aan dat meer aansluitingen op het riool tot meer overlast zal zorgen in het riool en dat op de Zandweg meer wateroverlast komt.
10. Reclamant eist een nieuw onderzoek naar beschermde diersoorten, geur, geluid en trillingsoverlast, maar ook onderzoek naar fijnstofuitstoot voor dit plan.

Reactie

1.a De technische specificaties van nieuwe opslagsilo's worden niet geregeld in het bestemmingsplan. Wel wordt opgemerkt dat het uitgangspunt van Cargill zal zijn dat geen kloppers zullen worden toegepast, maar dat gebruik zal worden gemaakt van nieuwe technieken die geen geluid of trillingen veroorzaken. Daarbij geldt dat in de bestaande milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) van Cargill milieuvoorschriften zijn vastgesteld t.a.v. onder meer geluid en trillingen. Na de realisatie van de uitbreiding zal Cargill nog steeds gebonden zijn aan deze milieuvoorschriften waardoor de beoogde bestemmingswijziging op zichzelf niet tot meer geluids-/milieuruimte voor Cargill leidt. In paragraaf 4.4.2 van de plantoelichting is dit gemotiveerd beschreven.
1.b Cargill moet voldoen aan de voorschriften uit de vergunning. Daar zal in de nieuwe situatie niets aan veranderen. De nieuwe situatie heeft mede tot doel als een extra geluidsbuffer te fungeren waardoor geluidsoverlast niet zal toenemen. Uit de uitgevoerde akoestische berekeningen blijkt ook dat de geluidsoverlast niet zal toenemen.
1.c De korte afstand tussen de fabriek en de Zandweg is historisch ontstaan waar bestaande indicatieve richtafstanden niets aan veranderen. Hoewel de fabriek van Cargill als geheel binnen milieucategorie 5.1 valt, zal de beoogde uitbreiding gebruikt worden voor veel minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg. Omdat de uitgevoerde milieuonderzoeken bevestigen dat geen sprake zal zijn van een toename van milieueffecten op de woningen aan de Zandweg wordt de uitbreiding aanvaardbaar geacht.
1.d In de huidige milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) van Cargill zijn geurvoorschriften opgenomen. Cargill is aan deze voorschriften gebonden en daaraan verandert de beoogde bestemmingswijziging niets. Zoals in reactie 1.c aangegeven, zal de uitbreiding worden gebruikt voor opslag van producten en halffabricaten en vinden hier geen processen plaats die geur veroorzaken. Er is onderzoek gedaan (bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan naar de geursituatie als gevolg van de toekomstige uitbreidingsplannen) en daaruit blijkt dat geen sprake zal zijn van een verslechtering.
2. Vooropgesteld wordt dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan volgens vaste rechtspraak (o.a. ABRS 22 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1599) beleidsvrijheid heeft om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Wij ontkennen niet, dat door onderhavig plan de uitzichtsituatie voor reclamant zal wijzigen. Een blijvend recht op vrij uitzicht kan in de ruimtelijke ordening niet worden gegarandeerd, in het bijzonder niet in een bebouwde omgeving. Dit nog los van het feit dat er in de huidige situatie geenszins sprake is van een vrij uitzicht. In de toekomstige situatie is er sprake van een groene zone met een Groenbestemming tussen de woningen de bebouwing van Cargill, terwijl in

de huidige situatie direct aangrenzend woonpercelen met bijbehorende erfbebouwingsmogelijkheden zijn gesitueerd. Er is daarmee weliswaar mogelijk sprake van een vermindering van uitzicht, maar deze vermindering is niet onevenredig. Om de eventuele negatieve gevolgen te beperken zal, in plaats van de bestaande woningen - in overleg met de bewoners - een groenstrook worden aangelegd waarbij aandacht kan worden besteed aan de mogelijkheden om het zicht op de fabriek te beperken en een aantrekkelijk straatbeeld te realiseren.
3. De beoogde sloop van de woningen aan de Zandweg 232-242 is bedoeld als een specifieke oplossing in een zeer specifieke situatie, die in samenspraak met de bewoners van de woningen tot stand is gekomen. Deze dient los te worden gezien van de algemene huisvestingssituatie in Wormerland en het beleid dat de gemeente in dit verband voert. De uitgevoerde milieuonderzoeken tonen aan dat de uitbreiding conform de bedoeling van de beoogde oplossing niet tot een toename van overlast leidt.
4. Voor de uitvoering van bouwwerkzaamheden zal Cargill een omgevingsvergunning voor bouwen moeten aanvragen waaraan standaard voorschriften worden verbonden die er onder meer op gericht zijn om schade en hinder tijdens en na de bouwfase zoveel mogelijk te voorkomen. Het beoogde uitbreidingsplan voorziet overigens niet in ondergrondse bebouwing waarvan een relevante invloed op de grondwaterstand kan worden verwacht.
5. De beoogde uitbreiding zal gebruikt worden voor minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg. Omdat de uitgevoerde milieuonderzoeken bevestigen dat geen sprake zal zijn van een toename van milieueffecten op de woningen aan de Zandweg wordt geen waardevermindering van de woningen aan de Zandweg verwacht. Indien de bestemmingswijziging toch een aantoonbare waardevermindering tot gevolg zou hebben, is de mogelijkheid aanwezig om bij de gemeente een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade.
6. Het parkeren voor het personeel en andere bezoekers van Cargill zal plaatsvinden aan de zuidelijke zijde van de Eenhoornweg en op eigen terrein achter de bestaande fabriek. Parkeren is niet voorzien aan de Veerdijk of (in de nieuwe groenstrook) aan de Zandweg. Op bovengenoemde locaties zal voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn en zal een goede verbinding met de fabriek bestaan, waardoor niet behoeft te worden gevreesd dat personeel/bezoekers van Cargill op de Zandweg zullen parkeren. De parkeerplaatsen aan de zijde van de Zandweg verdwijnen zelfs in de toekomstige situatie. Het parkeren wordt dus uit de woonomgeving gehaald. Uiteraard blijft het mogelijk dat voor de bewoners van de Zandweg in de groenstrook wel enkele parkeerplaatsen zullen/ kunnen komen.
Voor de vrachtwagens zal een opstelplaats op de hoek van de Eenhoornweg - Veerdijk worden gerealiseerd. De afstand tot de Zandweg is dusdanig groot dat dit geen gevolgen heeft voor de bewoners van de Zandweg.
7. De invulling van de groenstrook zal in samenspraak met de bewoners plaatsvinden en zal naar de wensen van de bewoners worden ingericht. Indien overlast wordt veroorzaakt door hangjongeren is de politie de handhavende instantie.
8. Er heeft een uitvoerig flora- en faunaonderzoek plaatsgevonden waaruit blijkt dat er in dat opzicht geen belemmeringen worden verwacht voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Daarbij zal ook in de uitvoeringsfase waar nodig aandacht worden besteed aan de mogelijke aanwezigheid van beschermde diersoorten.
9. De aansluiting op de riolering wordt op zichzelf niet geregeld in het bestemmingsplan en zal worden opgelost in het definitieve technische ontwerp voor de uitbreiding. Daarbij zal de aansluiting van de uitbreiding op de riolering op aanvaardbare wijze worden opgelost.
10. Het bestemmingsplan is tot stand gekomen na diverse onderzoeken te hebben uitgevoerd. Meer of nader onderzoek, zoals reclamant voorstelt, achten wij niet nodig.

Dit bestemmingsplan getuigt van een goede ruimtelijke ordening en gedegen onderzoeken.

3. Reclamant 3; 18 juli 2021, ingekomen 19 juli 2021

Samenvatting

1.a Reclamant geeft aan dat de belangen op onevenwichtige en niet-transparantie wijze zijn afgewogen. Het gaat hier om de belangen van alle bewoners van de huidige woningen aan de Zandweg en daarnaast ook de bewoners van de overige straten in de buurt die rechtstreeks effecten ondervinden van de voorgenomen uitbreiding van de bedrijfsbestemming van Cargill en de belangen van Cargill. Gelet op de consequenties van de voorgenomen maatregelen op de gemeentebegroting gaat het zelfs om de belangen van de inwoners/belastingbetalers van Wormerland.
1.b Reclamant vindt dat Cargill vervolgens in staat wordt gesteld haar bedrijfsactiviteiten nog verder uit te breiden op een groot deel van de vrijgespeelde gronden. De veroorzaker van het probleem wordt dus uiteindelijk de grote winnaar nu de bewoners van de te handhaven woningen worden geconfronteerd met meer en hogere bedrijfsbebouwing en activiteiten dichterbij hun woningen.
1.c Reclamant geeft verder aan dat de afwegingen nog onevenwichtiger zijn omdat de afspraak is gemaakt dat Cargill de gronden voor 80% van de waarde waarvoor de gemeente ze heeft verworven, mag kopen om de door hun gewenste uitbreiding te realiseren.
1.d Voor reclamant is het onduidelijk dat in de toets aan de gemeentelijke structuurvisie in hoofdstuk 3.3.1 zelfs de overtreffende trap wordt gebuikt wanneer wordt gesteld dat de beoogde ontwikkeling leidt tot een "aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat" en "voor een betere ruimtelijk-functionele overgang tussen de zware bedrijvigheid en het woongebied". Alsof de aangekochte woningen de overgang verstoorden en de aanzienlijke vergroting van de bouwmassa van Cargill, zowel qua oppervlakte als hoogte, niet aan de orde is.
2. Reclamant acht de behoefte aan de uitbreiding van Cargill niet en/of onvoldoende aangetoond. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij bedrijfsuitbreiding de noodzaak daarvan te worden aangetoond.
3. De bestemmingsregeling in art 3 bedrijfsterrein bevat onvoldoende waarborgen tegen andere bedrijfsactiviteiten op de uitbreidingsgronden dan opslagactiviteiten.
4. Reclamant deelt vervolgens nog wat opmerkingen, zoals
a. communicatie en betrokkenheid procedure
b. stikstofgrenzen
c. geen overlast huidige bewoners
d. scheiden pand 230-232.

Reactie

1.a De belangen van de omwonenden zijn wel degelijk meegenomen in de totstandkoming van het onderliggende bestemmingsplan. De bereikte oplossing houdt in dat de gemeente de woningen aan de Zandweg 232-242 (even nummers) aan zal kopen en zal slopen. De ontstane ruimte zal enerzijds worden aangewend om de afstand tussen de fabriek van Cargill en de overige resterende woningen aan de Zandweg te vergroten. Anderzijds zal een deel van de vrijkomende gronden benut worden om een (relatief beperkte) uitbreiding van de bedrijfshal van Cargill te faciliteren. Daarmee wordt een herinrichting van de bedrijfsactiviteiten van Cargill mogelijk gemaakt, waarmee de milieubelasting op de omgeving wordt gecontroleerd. Een beperkt deel van de gronden wordt ingericht met een bedrijfshal waarin silo's worden geplaatst, waarin cacaokoek wordt opgeslagen. Deze activiteiten zullen geen additionele milieubelasting op de omgeving veroorzaken. Voor de resterende woningen zal de situatie daarom onveranderd blijven.
1.b zie reactie 1 onder zienswijze 2

1.c De gemeente Wormerland zal de woonpercelen (en één kantoorbestemming) in het plangebied aankopen en vervolgens na het doorlopen van de onderhavige planherziening de betrokken percelen doorverkopen aan Cargill. Beide partijen beschikken over voldoende middelen om het plan te kunnen realiseren. Een exploitatieplan is niet aan de orde gezien de aankoop van de gronden door de gemeente. De kosten voor de planherziening worden verdisconteerd in de verkoopprijs. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.
1.d De korte afstand tussen de fabriek en de Zandweg is historisch ontstaan waar bestaande indicatieve richtafstanden niets aan veranderen. Hoewel de fabriek van Cargill als geheel binnen milieucategorie 5.1 valt, zal de beoogde uitbreiding gebruikt worden voor veel minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg.
2. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de essentie van de nieuwe invulling is dat de ruimte die vrijkomt als gevolg van de woningen deels wordt ingericht als groenzone voor de buurt en deels wordt gebruikt om de bedrijfshal van Cargill te kunnen vergroten en her in te richten. De herinrichting biedt de mogelijkheid om de minst milieubelastende activiteiten het dichtst bij de Zandweg te situeren. Het gaat hierbij om de stationaire opslag van producten en halffabricaten, die geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben. De beoogde uitbreiding zal bovendien als (geluids) buffer fungeren tussen de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg, zodat nadelige gevolgen voor de andere woningen aan de Zandweg worden beperkt.
3. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - cacaofabriek' uitsluitend een cacaofabriek van milieucategorie 5.1 is toegestaan, derhalve een uitbreiding van de huidige bedrijfsvoering. Daarbij dient opgemerkt te worden dat het bedrijf een milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) heeft, waarin milieuvoorschriften zijn vastgesteld t.a.v. geluid en trillingen. Hier wordt door zowel Cargill als de Omgevingsdienst regelmatig op getoetst. Na de realisatie van de uitbreiding (al dan niet met plaatsing van nieuwe ventilatoren) is Cargill nog steeds gebonden aan dezelfde milieuvoorschriften. Dit zal regelmatig worden getoetst. De door reclamant gevreesde andere bedrijfsactiviteiten dienen hier dus ook aan getoetst te worden.
4.
a. De procedure voor een bestemmingsplan is een wettelijk gegeven en is als zodanig gevolgd. Abusievelijk is het plan niet ter inzage gegaan per 10 juni 2021 maar een week later, per 17 juni 2021, gepubliceerd op 16 juni 2021. Het plan was toen ook in te zien op het gemeentehuis. De termijn voor zienswijzen liep daarmee tot en met 28 juli 2021. Reclamant heeft derhalve op tijd zijn zienswijzen in kunnen brengen. Overigens stond het plan, volgens de 'planhistorie' (=logboek) van ruimtelijkeplannen.nl, op 9 juni gereed en was het raadpleegbaar. Belanghebbenden hebben derhalve voldoende gelegenheid gehad om op het plan te reageren middels een zienswijze. Dat de betrokken ambtenaar niet heeft gereageerd op telefonische navraag betreuren wij.
b. in het bestemmingsplan is opgenomen dat het niet uitgesloten is, dat het planvoornemen tot een (significante) toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal leiden. Daarom is een AERIUS-berekening noodzakelijk. In de uitgevoerde AERIUS-berekening is een verschilberekening gemaakt waaruit blijkt dat de voorgenomen activiteiten van Cargill B.V. geen depositieresultaten opleveren van boven 0,00 mol N/ha/j. Er is tevens een AERIUS-berekening uitgevoerd voor het slopen van de woningen aan de Zandweg. Uit deze berekening blijkt dat ook het slopen van de woningen geen depositieresultaten oplevert boven 0,00 mol N/ha/j. Hiermee is het planvoornemen vergunbaar, er is geen sprake van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.
c. Voor zover ons bekend ondervinden de bewoners ter plaatse wel overlast van de bedrijfsactiviteiten van Cargill. Met de nieuwe bedrijfsbestemming wordt een betere invulling gevonden voor deze locatie en de ervaren overlast verholpen.
d. dit betreft een uitvoeringskwestie en is geen onderwerp voor het bestemmingsplan.

4. Reclamant 4; 21 juli 2021, ingekomen 22 juli 2021

Samenvatting

1. Reclamant stelt dat met dit bestemmingsplan additionele milieubelasting wordt veroorzaakt op de omgeving:
1.a de nog op de Zandweg woonachtige bewoners krijgen te maken met de nadelige gevolgen van de uitbreiding. Deze bewoners zijn niet betrokken geweest bij de bereikte oplossing;
1.b door de uitbereiding van Cargill kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er geen extra geluidsoverlast zal plaatsvinden. Bovendien zijn de woningen gelegen op Veengrond hetgeen trillingen teweeg brengt. Bij uitbreiding van Cargill zal geheid moeten worden, hierdoor zullen er tevens veel trillingen ontstaan en kans op verzakkingen.
2. Reclamant geeft aan dat de riolering aan de Zandweg nu al overbelast / niet goed werkend is.
3. Reclamant stelt dat twee extra geurbronnen extra overlast met zich zal meebrengen.
4. Reclamant is bang voor waardevermindering van zijn woning.
5. Reclamant is van mening dat de hoogte van de uitbereiding van de fabriek te hoog is, hetgeen ernstige nadelige gevolgen voor hun heeft.
6. Reclamant begrijpt niet hoe het mogelijk is dat de conclusie is getrokken dat er geen vleermuizen in de te slopen woningen woonachtig zouden zijn en verzoekt een nieuw (onafhankelijk) onderzoek.
7. Reclamant geeft aan dat een schreeuwend te kort is aan (sociale huur) woningen. Het stuk grond waarvan nu de bedoeling is deze te bebouwen door Cargill, had beter kunnen worden gebruikt voor sociale huurwoningen.
8 Reclamant merkt t.a.v. het verkeer op dat:
8.a er wordt gesproken over een bufferruimte voor vrachtwagens op de hoek Veerdijk - Eenhoornweg. Dit is niet terug te vinden op een kaart. Als deze worden gerealiseerd aan de zijde van de Zandweg, zou dit nadelige gevolgen kunnen hebben voor de bewoners. Daarnaast zullen er volgens de berekeningen circa 143 extra verkeersbewegingen plaatsvinden per 24 uur. Op het moment dat er 143 extra verkeersbewegingen plaats gaan vinden, zullen de bewoners extra overlast ondervinden.
8.b door de uitbreiding bij Cargill aan de zijde van de Veerdijk meerdere parkeerplaatsen worden weggehaald en dat deze parkeerplaatsen aan de andere zijde van de fabriek worden gerealiseerd. Angst bestaat dat door het personeel/bezoekers van Cargill geparkeerd zal worden bij de Zandweg, wat nadelige gevolgen zal hebben voor de bewoners van de Zandweg.
Daarnaast wordt er omschreven dat parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd op de plaats waar de woningen nu staan en dat er tevens een park zal komen. Op een eerdere afbeelding is een stukje groenstrook te zien met daar achter de bomen en de geluidswand. Op deze afbeelding is niet of nauwelijks te zien waar de parkeerplaatsen zullen komen.
9. Reclamant is teleurgesteld over de wijze van communiceren met de bewoners:
- brief over een online informatieavond. Als omwonenden hier niet bij aanwezig kon zijn, kon men een mail sturen, zodat ze per mail op de hoogte gehouden zouden worden: nooit reactie gehad.
- in de krant stond publicatie van terinzagelegging, vanaf 10 juni: op 11 juni vernomen dat de stukken nog niet in te zien waren.

Reactie

1.a De gemeente en de bewoners van de te slopen woningen hebben overleg gevoerd en vervolgens is overeenstemming bereikt over een mogelijke nieuwe invulling van de

locatie van de woningen die op de kortste afstand van de fabriek van Cargill zijn gelegen. De essentie van deze nieuwe invulling is dat de ruimte die vrijkomt als gevolg van de woningen deels wordt ingericht als groenzone voor de buurt en deels wordt gebruikt om de bedrijfshal van Cargill te kunnen vergroten en her in te richten. De herinrichting biedt de mogelijkheid om de minst milieubelastende activiteiten het dichtst bij de Zandweg te situeren. Het gaat hierbij om de stationaire opslag van producten en halffabricaten, die geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben. De beoogde uitbreiding zal bovendien als (geluids)buffer fungeren tussen de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg, zodat nadelige gevolgen voor de andere woningen aan de Zandweg worden beperkt.
1.b Cargill heeft een milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu), waarin milieuvoorschriften zijn vastgesteld t.a.v. geluid en trillingen. Hier wordt door zowel Cargill als de Omgevingsdienst regelmatig op getoetst. Na de realisatie van de uitbreiding (al dan niet met plaatsing van nieuwe ventilatoren) is Cargill nog steeds gebonden aan dezelfde milieuvoorschriften. Dit zal regelmatig worden getoetst. De beoogde bestemmingswijziging leidt op zichzelf niet tot meer geluids-/milieuruimte voor Cargill. Uit de onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplanherziening zijn uitgevoerd, blijkt dat de beoogde uitbreiding binnen de bestaande geluids-/milieuruimte kan worden gerealiseerd, zonder toename van hinder voor de omwonenden. Indien Cargill na realisatie van de uitbreiding niet aan de milieuvoorschriften zou voldoen kan er zonodig een handhavingstraject worden gestart.
Voor de uitvoering van bouwwerkzaamheden zal Cargill een omgevingsvergunning voor bouwen moeten aanvragen waaraan standaard voorschriften worden verbonden die er onder meer op gericht zijn om schade en hinder tijdens en na de bouwfase zoveel mogelijk te voorkomen.
2. De aansluiting op de riolering wordt op zichzelf niet geregeld in het bestemmingsplan en zal worden opgelost in het definitieve technische ontwerp voor de uitbreiding. Daarbij zal de aansluiting van de uitbreiding op de riolering op aanvaardbare wijze worden opgelost.
3. In de huidige milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) van Cargill zijn geurvoorschriften meegenomen. Cargill is aan deze voorschriften gebonden en daaraan verandert de beoogde bestemmingswijziging niets. De beoogde uitbreiding zal gebruikt worden voor veel minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg. De effecten van het plan op de geursituatie zijn onderzocht. Omdat de uitgevoerde milieuonderzoeken bevestigen dat geen sprake zal zijn van een toename van milieueffecten op de woningen aan de Zandweg wordt de uitbreiding aanvaardbaar geacht. Tevens is concreet onderzocht op welke wijze daaraan kan worden voldaan.
4. Er wordt geen waardevermindering van de woningen aan de Zandweg verwacht. Indien de bestemmingswijziging toch een aantoonbare waardevermindering tot gevolg zou hebben, is de mogelijkheid aanwezig om bij de gemeente een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade.
5. Vooropgesteld wordt dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan volgens vaste rechtspraak (o.a. ABRS 22 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1599) beleidsvrijheid heeft om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Wij ontkennen niet, dat door onderhavig plan in ieder geval de uitzichtsituatie voor reclamant zal wijzigen. Een blijvend recht op vrij uitzicht kan in de ruimtelijke ordening echter niet worden gegarandeerd, in het bijzonder niet in een bebouwde omgeving. Dit nog los van het feit dat er in de huidige situatie geenszins sprake is van een vrij uitzicht. In de toekomstige situatie is er sprake van een groene zone met een Groenbestemming tussen de woningen de bebouwing van Cargill, terwijl in de huidige situatie direct aangrenzend woonpercelen met bijbehorende erfbebouwingsmogelijkheden zijn gesitueerd. Er is daarmee weliswaar mogelijk sprake van een vermindering van uitzicht, maar deze vermindering is niet onevenredig. Ook anderszins zijn onevenredig negatieve effecten niet aan de orde. Om de eventuele

negatieve gevolgen te beperking zal, in plaats van de bestaande woningen - in overleg met de bewoners - een groenstrook worden aangelegd waarbij aandacht kan worden besteed aan de mogelijkheden om het zicht op de fabriek te beperken en een aantrekkelijk straatbeeld te realiseren.
Indien de bestemmingswijziging een aantoonbare waardevermindering tot gevolg zal hebben, is de mogelijkheid aanwezig om bij de gemeente een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade.
6. Er heeft een uitvoerig onafhankelijk flora- en faunaonderzoek plaatsgevonden waaruit blijkt dat er geen belemmeringen worden verwacht voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Daarbij zal ook in de uitvoeringsfase waar nodig aandacht worden besteed aan de mogelijke aanwezigheid van beschermde diersoorten.
7. De beoogde sloop van de woningen aan de Zandweg 232-242 is bedoeld als een specifieke oplossing in een zeer specifieke situatie, die in samenspraak met de bewoners van de woningen tot stand is gekomen. Deze dient los te worden gezien van de algemene huisvestingssituatie in Wormerland en het beleid dat de gemeente in dit verband voert.
8.a Extra verkeersbewegingen zullen met name plaatsvinden op de Eenhoornweg. Er zal op het parkeerterrein op de hoek Veerdijk -/ Eenhoornweg een opstelplaats voor vrachtwagens worden gerealiseerd, waardoor de overlast van vrachtwagens wordt verminderd. Parkeren van medewerkers en anderen zal plaatsvinden aan de zuidzijde van de Eenhoornweg en achter de fabriek (te bereiken via de Eenhoornweg), waardoor geen overlast voor de bewoners van de Zandweg zal ontstaan.
8.b Het parkeren voor het personeel en andere bezoekers van Cargill zal achter de fabriek plaatsvinden en niet aan de Veerdijk of Zandweg. Op deze locatie zal voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn en zal een goede verbinding met de fabriek bestaan, waardoor niet behoeft te worden gevreesd dat personeel/bezoekers van Cargill op de Zandweg zullen parkeren. Kortom, het aantal verkeersbewegingen door de Zandweg neemt af, hetgeen het leefklimaat en de verkeersveiligheid in deze straat ten goede komt.
De invulling van de groenstrook zal in samenspraak met de bewoners worden gerealiseerd.
9.
- diverse personen hebben n.a.v. de informatieavond vragen gesteld en hebben hier een reactie op ontvangen. Dat reclamant dit niet heeft gehad is voor ons niet te achterhalen maar betreuren wij.
- abusievelijk is het plan niet ter inzage gegaan per 10 juni 2021 maar een week later, per 17 juni 2021, gepubliceerd op 16 juni 2021. Het plan was toen ook in te zien op het gemeentehuis. De termijn voor zienswijzen liep daarmee tot en met 28 juli 2021. Reclamant heeft derhalve op tijd zijn zienswijzen in kunnen brengen. Overigens stond het plan, volgens de 'planhistorie' (=logboek) van ruimtelijkeplannen.nl, op 9 juni gereed en was het raadpleegbaar. Belanghebbenden hebben derhalve voldoende gelegenheid gehad om op het plan te reageren middels een zienswijze.

Hoofdstuk 3 Nota van wijzigingen

De zienswijze genoemd onder 1 geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan bij vaststelling. In het plan wordt op de verbeelding en in de regels opgenomen dat het huidige gasdrukmeet- en regelstation wordt gekoppeld aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en de daarbij behorende veiligheidscontour.

Ook zijn de volgende ambtshalve wijzigingen gedaan; ondergeschikte wijzigingen in de toelichting, naar aanleiding van wijzigingen in de opmaak en voor het herstellen van onjuistheden en omissies.

De bovengenoemde zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan op de volgende wijze in het plan opgenomen:

Toelichting

i. paragraaf 4.5.2 (externe veiligheid): deze paragraaf is aangevuld met een beschouwing van het bestaande gasdrukmeet- en regelstation;
ii. paragraaf 5.1 (plansystematiek): deze paragraaf is aangevuld met een beschrijving van de regels voor het gasdrukmeet- en regelstation met de bijbehorende veiligheidscontour.

Regels

i. artikel 3.1 sub c. is toegevoegd, dat luidt: ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening', tevens voor een gasdrukmeet- en regelstation';
ii. artikel 10 (Algemene aanduidingsregels) is toegevoegd en luidt als volgt:
10.1 Veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation
Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation' gelden de volgende regels:
    a. het oprichten van kwetsbare objecten is niet toegestaan;
    b. het oprichten van beperkt kwetsbare objecten binnen een afstand van minder dan 4 meter tot de aanduidingsgrens 'nutsvoorziening' is niet toegestaan.
iii. artikel 1: de begrippen 'kwetsbare objecten' (1.23) en 'beperkt kwetsbare objecten' (1.8) zijn toegevoegd.

Verbeelding

i. legenda: de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation' zijn toegevoegd;
ii. de functieaanduiding 'nutsvoorziening' is toegevoegd ter plaatse van het bestaande gasdrukmeet- en regelstation;
i. de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation' is toegevoegd in de zone van 15 meter rondom de aanduiding 'nutsvoorziening'.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Venlo
www.bro.nl

Bijlagen bij Toelichting

Bijlage 1 Nota van Zienswijzen

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Zandweg 232-242', gemeente Wormerland met plancode NL.IMRO.0880.BP80717-0001 heeft vanaf 10 juni 2021 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Belanghebbenden konden gedurende deze periode zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken. De bekendmaking van de terinzagelegging heeft plaatsgevonden in de Staatscourant, het Gemeenteblad en in het Wormerland Nieuws.

Het ontwerpbestemmingsplan is inclusief bijbehorende bijlagen te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl .

Een zienswijze is tijdig ingediend, wanneer zij voor het verstrijken van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is kenbaar gemaakt of verzonden. De datum van het poststempel is voor tijdige verzending bepalend.

De termijn van terinzagelegging liep tot en met woensdag 28 juli 2021.

Gedurende bovengenoemde termijn zijn 4 zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan 'Zandweg 232-242'.
Het betreft de volgende indiener:

Nr.	Datum ontvangst	Kenmerk
1	9 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001018
2	13 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001004
3	19 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001001
4	22 juli 2021	Geregistreerd poststuk – 001042

Er zijn geen zienswijzen ontvangen buiten de termijn van terinzagelegging.

1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de samenvatting van de zienswijzen met de gemotiveerde reactie van het college van burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 3 bevat de voorstellen voor ambtshalve wijzigingen.

Hoofdstuk 4 bevat alle wijzigingen van de regels, toelichting en verbeelding.
Veranderingen in de verbeelding zijn verduidelijkt met afbeeldingen.

1.2 Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

De zienswijze is geanonimiseerd door het weglaten van de naam.
De werking van de AVG strekt zich niet uit tot de gegevens omtrent ondernemingen, die behoren tot een rechtspersoon en voor personen die beroepsmatig zijn betrokken bij de procedure, zoals advocaten en gemachtigden.

Hoofdstuk 2 Beoordeling zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een gemotiveerde reactie van het college van burgemeester en wethouders. De zienswijze kan gegrond zijn, gedeeltelijk gegrond of ongegrond.
Bij een (gedeeltelijk) gegronde reactie wordt vermeld hoe het wordt verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

1. Qirion B.V.; 8 juli 2021, ingekomen 9 juli 2021

Samenvatting

1. Aan de grond waarop het gasdrukmeet- en regelstation is gevestigd, is de bestemming 'Bedrijventerrein' toegekend. In de planregels van deze bestemming is aangegeven dat de functie nutsvoorzieningen is toegestaan. Gelet op de ruimtelijke uitstraling van het bovengenoemd station verzoekt reclamant dit gasdrukmeet- en regelstation te koppelen aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en de daarbij behorende veiligheidscontour. Door deze wijze van bestemmen is de aanwezigheid van het gasdrukmeet- en regelstation voor derden zichtbaar en wordt beter geborgd dat de veiligheidsafstanden ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten nu en in de toekomst in acht worden genomen.
2. Een gedeelte van de belemmerde strook van de verbinding is binnen het plangebied gelegen. Verzocht wordt om in het kader van de leveringszekerheid, veiligheid van de omgeving en de technische uitvoerbaarheid van het plan, een afspraak te maken met de afdeling 'Asset Environment'.

Reactie

1. Aan deze reactie wordt tegemoetgekomen en zal zowel in de regels als op de verbeelding opgenomen worden.
2. Deze reactie is geen inhoudelijke aangelegenheid met betrekking tot het bestemmingsplan. Wel duidelijk is dat deze afspraken nodig zijn en dat dit zeker zal geschieden.

2. Reclamant 2; 12 juli 2021, ingekomen 13 juli 2021

Samenvatting

1. Reclamant stelt dat met dit bestemmingsplan additionele milieubelasting wordt veroorzaakt op de omgeving, te weten:
1.a de nieuwe opslagsilo's zullen worden geleegd met een klopmachine, waardoor veel trillingen en geluidsoverlast ontstaat;
1.b de geluidsoverlast zal alleen maar toenemen als er nu al geluidsoverlast is;
1.c de zware industrie komt te dicht bij de bestaande huizen te staan;
1.d de geuroverlast zal alleen maar toenemen als er nu al geuroverlast is.
2. Reclamant geeft aan dat het uitzicht verandert: van woningen naar een industriewand van ca. 12 meter hoog.
3. Reclamant vindt het een gemis dat door de sloop de ruimte niet wordt gebruikt voor appartementen voor woningzoekende i.p.v. uitbreiding van Cargill. Dit betekent dat Cargill dichterbij de bestaande woningen komt en daar overlast gaat veroorzaken.
4. Reclamant stelt dat het funderen van het plan extra belasting teweeg zal brengen aan de bestaande woningen en de grondwaterstand.
5. Reclamant is bang voor waardevermindering van de bestaande woningen.

6. Reclamant vreest verkeersoverlast aan de Zandweg i.v.m. de parkeerplaatsen voor de toekomstige uitbreiding van Cargill. Ook het vrachtwagenverkeer op de hoek Veerdijk/Eenhoornweg zal extra trilling veroorzaken via de grond, wat niet gunstig is voor de woningen aan de Zandweg die rond 1920 zijn gebouwd.
7. Reclamant is bang dat het te realiseren groenperkje een hangplek zal worden voor jongeren.
8. Reclamant geeft aan dat er wel degelijk gierzwaluwen en vleermuizen onder de kappen van de te slopen woningen aanwezig zijn.
9. Reclamant geeft aan dat meer aansluitingen op het riool tot meer overlast zal zorgen in het riool en dat op de Zandweg meer wateroverlast komt.
10. Reclamant eist een nieuw onderzoek naar beschermde diersoorten, geur, geluid en trillingsoverlast, maar ook onderzoek naar fijnstofuitstoot voor dit plan.

Reactie

1.a De technische specificaties van nieuwe opslagsilo's worden niet geregeld in het bestemmingsplan. Wel wordt opgemerkt dat het uitgangspunt van Cargill zal zijn dat geen kloppers zullen worden toegepast, maar dat gebruik zal worden gemaakt van nieuwe technieken die geen geluid of trillingen veroorzaken. Daarbij geldt dat in de bestaande milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) van Cargill milieuvoorschriften zijn vastgesteld t.a.v. onder meer geluid en trillingen. Na de realisatie van de uitbreiding zal Cargill nog steeds gebonden zijn aan deze milieuvoorschriften waardoor de beoogde bestemmingswijziging op zichzelf niet tot meer geluids-/milieuruimte voor Cargill leidt. In paragraaf 4.4.2 van de plantoelichting is dit gemotiveerd beschreven.
1.b Cargill moet voldoen aan de voorschriften uit de vergunning. Daar zal in de nieuwe situatie niets aan veranderen. De nieuwe situatie heeft mede tot doel als een extra geluidsbuffer te fungeren waardoor geluidsoverlast niet zal toenemen. Uit de uitgevoerde akoestische berekeningen blijkt ook dat de geluidsoverlast niet zal toenemen.
1.c De korte afstand tussen de fabriek en de Zandweg is historisch ontstaan waar bestaande indicatieve richtafstanden niets aan veranderen. Hoewel de fabriek van Cargill als geheel binnen milieucategorie 5.1 valt, zal de beoogde uitbreiding gebruikt worden voor veel minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg. Omdat de uitgevoerde milieuonderzoeken bevestigen dat geen sprake zal zijn van een toename van milieueffecten op de woningen aan de Zandweg wordt de uitbreiding aanvaardbaar geacht.
1.d In de huidige milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) van Cargill zijn geurvoorschriften opgenomen. Cargill is aan deze voorschriften gebonden en daaraan verandert de beoogde bestemmingswijziging niets. Zoals in reactie 1.c aangegeven, zal de uitbreiding worden gebruikt voor opslag van producten en halffabricaten en vinden hier geen processen plaats die geur veroorzaken. Er is onderzoek gedaan (bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan naar de geursituatie als gevolg van de toekomstige uitbreidingsplannen) en daaruit blijkt dat geen sprake zal zijn van een verslechtering.
2. Vooropgesteld wordt dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan volgens vaste rechtspraak (o.a. ABRS 22 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1599) beleidsvrijheid heeft om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Wij ontkennen niet, dat door onderhavig plan de uitzichtsituatie voor reclamant zal wijzigen. Een blijvend recht op vrij uitzicht kan in de ruimtelijke ordening niet worden gegarandeerd, in het bijzonder niet in een bebouwde omgeving. Dit nog los van het feit dat er in de huidige situatie geenszins sprake is van een vrij uitzicht. In de toekomstige situatie is er sprake van een groene zone met een Groenbestemming tussen de woningen de bebouwing van Cargill, terwijl in

de huidige situatie direct aangrenzend woonpercelen met bijbehorende erfbebouwingsmogelijkheden zijn gesitueerd. Er is daarmee weliswaar mogelijk sprake van een vermindering van uitzicht, maar deze vermindering is niet onevenredig. Om de eventuele negatieve gevolgen te beperken zal, in plaats van de bestaande woningen - in overleg met de bewoners - een groenstrook worden aangelegd waarbij aandacht kan worden besteed aan de mogelijkheden om het zicht op de fabriek te beperken en een aantrekkelijk straatbeeld te realiseren.
3. De beoogde sloop van de woningen aan de Zandweg 232-242 is bedoeld als een specifieke oplossing in een zeer specifieke situatie, die in samenspraak met de bewoners van de woningen tot stand is gekomen. Deze dient los te worden gezien van de algemene huisvestingssituatie in Wormerland en het beleid dat de gemeente in dit verband voert. De uitgevoerde milieuonderzoeken tonen aan dat de uitbreiding conform de bedoeling van de beoogde oplossing niet tot een toename van overlast leidt.
4. Voor de uitvoering van bouwwerkzaamheden zal Cargill een omgevingsvergunning voor bouwen moeten aanvragen waaraan standaard voorschriften worden verbonden die er onder meer op gericht zijn om schade en hinder tijdens en na de bouwfase zoveel mogelijk te voorkomen. Het beoogde uitbreidingsplan voorziet overigens niet in ondergrondse bebouwing waarvan een relevante invloed op de grondwaterstand kan worden verwacht.
5. De beoogde uitbreiding zal gebruikt worden voor minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg. Omdat de uitgevoerde milieuonderzoeken bevestigen dat geen sprake zal zijn van een toename van milieueffecten op de woningen aan de Zandweg wordt geen waardevermindering van de woningen aan de Zandweg verwacht. Indien de bestemmingswijziging toch een aantoonbare waardevermindering tot gevolg zou hebben, is de mogelijkheid aanwezig om bij de gemeente een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade.
6. Het parkeren voor het personeel en andere bezoekers van Cargill zal plaatsvinden aan de zuidelijke zijde van de Eenhoornweg en op eigen terrein achter de bestaande fabriek. Parkeren is niet voorzien aan de Veerdijk of (in de nieuwe groenstrook) aan de Zandweg. Op bovengenoemde locaties zal voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn en zal een goede verbinding met de fabriek bestaan, waardoor niet behoeft te worden gevreesd dat personeel/bezoekers van Cargill op de Zandweg zullen parkeren. De parkeerplaatsen aan de zijde van de Zandweg verdwijnen zelfs in de toekomstige situatie. Het parkeren wordt dus uit de woonomgeving gehaald. Uiteraard blijft het mogelijk dat voor de bewoners van de Zandweg in de groenstrook wel enkele parkeerplaatsen zullen/ kunnen komen.
Voor de vrachtwagens zal een opstelplaats op de hoek van de Eenhoornweg - Veerdijk worden gerealiseerd. De afstand tot de Zandweg is dusdanig groot dat dit geen gevolgen heeft voor de bewoners van de Zandweg.
7. De invulling van de groenstrook zal in samenspraak met de bewoners plaatsvinden en zal naar de wensen van de bewoners worden ingericht. Indien overlast wordt veroorzaakt door hangjongeren is de politie de handhavende instantie.
8. Er heeft een uitvoerig flora- en faunaonderzoek plaatsgevonden waaruit blijkt dat er in dat opzicht geen belemmeringen worden verwacht voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Daarbij zal ook in de uitvoeringsfase waar nodig aandacht worden besteed aan de mogelijke aanwezigheid van beschermde diersoorten.
9. De aansluiting op de riolering wordt op zichzelf niet geregeld in het bestemmingsplan en zal worden opgelost in het definitieve technische ontwerp voor de uitbreiding. Daarbij zal de aansluiting van de uitbreiding op de riolering op aanvaardbare wijze worden opgelost.
10. Het bestemmingsplan is tot stand gekomen na diverse onderzoeken te hebben uitgevoerd. Meer of nader onderzoek, zoals reclamant voorstelt, achten wij niet nodig.

Dit bestemmingsplan getuigt van een goede ruimtelijke ordening en gedegen onderzoeken.

3. Reclamant 3; 21 juli 2021, ingekomen 22 juli 2021

Samenvatting

1.a Reclamant geeft aan dat de belangen op onevenwichtige en niet-transparantie wijze zijn afgewogen. Het gaat hier om de belangen van alle bewoners van de huidige woningen aan de Zandweg en daarnaast ook de bewoners van de overige straten in de buurt die rechtstreeks effecten ondervinden van de voorgenomen uitbreiding van de bedrijfsbestemming van Cargill en de belangen van Cargill. Gelet op de consequenties van de voorgenomen maatregelen op de gemeentebegroting gaat het zelfs om de belangen van de inwoners/belastingbetalers van Wormerland.
1.b Reclamant vindt dat Cargill vervolgens in staat wordt gesteld haar bedrijfsactiviteiten nog verder uit te breiden op een groot deel van de vrijgespeelde gronden. De veroorzaker van het probleem wordt dus uiteindelijk de grote winnaar nu de bewoners van de te handhaven woningen worden geconfronteerd met meer en hogere bedrijfsbebouwing en activiteiten dichterbij hun woningen.
1.c Reclamant geeft verder aan dat de afwegingen nog onevenwichtiger zijn omdat de afspraak is gemaakt dat Cargill de gronden voor 80% van de waarde waarvoor de gemeente ze heeft verworven, mag kopen om de door hun gewenste uitbreiding te realiseren.
1.d Voor reclamant is het onduidelijk dat in de toets aan de gemeentelijke structuurvisie in hoofdstuk 3.3.1 zelfs de overtreffende trap wordt gebuikt wanneer wordt gesteld dat de beoogde ontwikkeling leidt tot een "aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat" en "voor een betere ruimtelijk-functionele overgang tussen de zware bedrijvigheid en het woongebied". Alsof de aangekochte woningen de overgang verstoorden en de aanzienlijke vergroting van de bouwmassa van Cargill, zowel qua oppervlakte als hoogte, niet aan de orde is.
2. Reclamant acht de behoefte aan de uitbreiding van Cargill niet en/of onvoldoende aangetoond. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij bedrijfsuitbreiding de noodzaak daarvan te worden aangetoond.
3. De bestemmingsregeling in art 3 bedrijfsterrein bevat onvoldoende waarborgen tegen andere bedrijfsactiviteiten op de uitbreidingsgronden dan opslagactiviteiten.
4. Reclamant deelt vervolgens nog wat opmerkingen, zoals
a. communicatie en betrokkenheid procedure
b. stikstofgrenzen
c. geen overlast huidige bewoners
d. scheiden pand 230-232.

Reactie

1.a De belangen van de omwonenden zijn wel degelijk meegenomen in de totstandkoming van het onderliggende bestemmingsplan. De bereikte oplossing houdt in dat de gemeente de woningen aan de Zandweg 232-242 (even nummers) aan zal kopen en zal slopen. De ontstane ruimte zal enerzijds worden aangewend om de afstand tussen de fabriek van Cargill en de overige resterende woningen aan de Zandweg te vergroten. Anderzijds zal een deel van de vrijkomende gronden benut worden om een (relatief beperkte) uitbreiding van de bedrijfshal van Cargill te faciliteren. Daarmee wordt een herinrichting van de bedrijfsactiviteiten van Cargill mogelijk gemaakt, waarmee de milieubelasting op de omgeving wordt gecontroleerd. Een beperkt deel van de gronden wordt ingericht met een bedrijfshal waarin silo's worden geplaatst, waarin cacaokoek wordt opgeslagen. Deze activiteiten zullen geen additionele milieubelasting op de omgeving veroorzaken. Voor de resterende woningen zal de situatie daarom onveranderd blijven.
1.b zie reactie 1 onder zienswijze 2

1.c De gemeente Wormerland zal de woonpercelen (en één kantoorbestemming) in het plangebied aankopen en vervolgens na het doorlopen van de onderhavige planherziening de betrokken percelen doorverkopen aan Cargill. Beide partijen beschikken over voldoende middelen om het plan te kunnen realiseren. Een exploitatieplan is niet aan de orde gezien de aankoop van de gronden door de gemeente. De kosten voor de planherziening worden verdisconteerd in de verkoopprijs. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.
1.d De korte afstand tussen de fabriek en de Zandweg is historisch ontstaan waar bestaande indicatieve richtafstanden niets aan veranderen. Hoewel de fabriek van Cargill als geheel binnen milieucategorie 5.1 valt, zal de beoogde uitbreiding gebruikt worden voor veel minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg.
2. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de essentie van de nieuwe invulling is dat de ruimte die vrijkomt als gevolg van de woningen deels wordt ingericht als groenzone voor de buurt en deels wordt gebruikt om de bedrijfshal van Cargill te kunnen vergroten en her in te richten. De herinrichting biedt de mogelijkheid om de minst milieubelastende activiteiten het dichtst bij de Zandweg te situeren. Het gaat hierbij om de stationaire opslag van producten en halffabricaten, die geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben. De beoogde uitbreiding zal bovendien als (geluids) buffer fungeren tussen de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg, zodat nadelige gevolgen voor de andere woningen aan de Zandweg worden beperkt.
3. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - cacaofabriek' uitsluitend een cacaofabriek van milieucategorie 5.1 is toegestaan, derhalve een uitbreiding van de huidige bedrijfsvoering. Daarbij dient opgemerkt te worden dat het bedrijf een milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) heeft, waarin milieuvoorschriften zijn vastgesteld t.a.v. geluid en trillingen. Hier wordt door zowel Cargill als de Omgevingsdienst regelmatig op getoetst. Na de realisatie van de uitbreiding (al dan niet met plaatsing van nieuwe ventilatoren) is Cargill nog steeds gebonden aan dezelfde milieuvoorschriften. Dit zal regelmatig worden getoetst. De door reclamant gevreesde andere bedrijfsactiviteiten dienen hier dus ook aan getoetst te worden.
4.
a. De procedure voor een bestemmingsplan is een wettelijk gegeven en is als zodanig gevolgd. Abusievelijk is het plan niet ter inzage gegaan per 10 juni 2021 maar een week later, per 17 juni 2021, gepubliceerd op 16 juni 2021. Het plan was toen ook in te zien op het gemeentehuis. De termijn voor zienswijzen liep daarmee tot en met 28 juli 2021. Reclamant heeft derhalve op tijd zijn zienswijzen in kunnen brengen. Overigens stond het plan, volgens de 'planhistorie' (=logboek) van ruimtelijkeplannen.nl, op 9 juni gereed en was het raadpleegbaar. Belanghebbenden hebben derhalve voldoende gelegenheid gehad om op het plan te reageren middels een zienswijze. Dat de betrokken ambtenaar niet heeft gereageerd op telefonische navraag betreuren wij.
b. in het bestemmingsplan is opgenomen dat het niet uitgesloten is, dat het planvoornemen tot een (significante) toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal leiden. Daarom is een AERIUS-berekening noodzakelijk. In de uitgevoerde AERIUS-berekening is een verschilberekening gemaakt waaruit blijkt dat de voorgenomen activiteiten van Cargill B.V. geen depositieresultaten opleveren van boven 0,00 mol N/ha/j. Er is tevens een AERIUS-berekening uitgevoerd voor het slopen van de woningen aan de Zandweg. Uit deze berekening blijkt dat ook het slopen van de woningen geen depositieresultaten oplevert boven 0,00 mol N/ha/j. Hiermee is het planvoornemen vergunbaar, er is geen sprake van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.
c. Voor zover ons bekend ondervinden de bewoners ter plaatse wel overlast van de bedrijfsactiviteiten van Cargill. Met de nieuwe bedrijfsbestemming wordt een betere invulling gevonden voor deze locatie en de ervaren overlast verholpen.
d. dit betreft een uitvoeringskwestie en is geen onderwerp voor het bestemmingsplan.

5. Reclamant 3; 21 juli 2021, ingekomen 22 juli 2021

Samenvatting

1. Reclamant stelt dat met dit bestemmingsplan additionele milieubelasting wordt veroorzaakt op de omgeving:
1.a de nog op de Zandweg woonachtige bewoners krijgen te maken met de nadelige gevolgen van de uitbreiding. Deze bewoners zijn niet betrokken geweest bij de bereikte oplossing;
1.b door de uitbereiding van Cargill kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er geen extra geluidsoverlast zal plaatsvinden. Bovendien zijn de woningen gelegen op Veengrond hetgeen trillingen teweeg brengt. Bij uitbreiding van Cargill zal geheid moeten worden, hierdoor zullen er tevens veel trillingen ontstaan en kans op verzakkingen.
2. Reclamant geeft aan dat de riolering aan de Zandweg nu al overbelast / niet goed werkend is.
3. Reclamant stelt dat twee extra geurbronnen extra overlast met zich zal meebrengen.
4. Reclamant is bang voor waardevermindering van zijn woning.
5. Reclamant is van mening dat de hoogte van de uitbereiding van de fabriek te hoog is, hetgeen ernstige nadelige gevolgen voor hun heeft.
6. Reclamant begrijpt niet hoe het mogelijk is dat de conclusie is getrokken dat er geen vleermuizen in de te slopen woningen woonachtig zouden zijn en verzoekt een nieuw (onafhankelijk) onderzoek.
7. Reclamant geeft aan dat een schreeuwend te kort is aan (sociale huur) woningen. Het stuk grond waarvan nu de bedoeling is deze te bebouwen door Cargill, had beter kunnen worden gebruikt voor sociale huurwoningen.
8 Reclamant merkt t.a.v. het verkeer op dat:
8.a er wordt gesproken over een bufferruimte voor vrachtwagens op de hoek Veerdijk - Eenhoornweg. Dit is niet terug te vinden op een kaart. Als deze worden gerealiseerd aan de zijde van de Zandweg, zou dit nadelige gevolgen kunnen hebben voor de bewoners. Daarnaast zullen er volgens de berekeningen circa 143 extra verkeersbewegingen plaatsvinden per 24 uur. Op het moment dat er 143 extra verkeersbewegingen plaats gaan vinden, zullen de bewoners extra overlast ondervinden.
8.b door de uitbreiding bij Cargill aan de zijde van de Veerdijk meerdere parkeerplaatsen worden weggehaald en dat deze parkeerplaatsen aan de andere zijde van de fabriek worden gerealiseerd. Angst bestaat dat door het personeel/bezoekers van Cargill geparkeerd zal worden bij de Zandweg, wat nadelige gevolgen zal hebben voor de bewoners van de Zandweg.
Daarnaast wordt er omschreven dat parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd op de plaats waar de woningen nu staan en dat er tevens een park zal komen. Op een eerdere afbeelding is een stukje groenstrook te zien met daar achter de bomen en de geluidswand. Op deze afbeelding is niet of nauwelijks te zien waar de parkeerplaatsen zullen komen.
9. Reclamant is teleurgesteld over de wijze van communiceren met de bewoners:
- brief over een online informatieavond. Als omwonenden hier niet bij aanwezig kon zijn, kon men een mail sturen, zodat ze per mail op de hoogte gehouden zouden worden: nooit reactie gehad.
- in de krant stond publicatie van terinzagelegging, vanaf 10 juni: op 11 juni vernomen dat de stukken nog niet in te zien waren.

Reactie

1.a De gemeente en de bewoners van de te slopen woningen hebben overleg gevoerd en vervolgens is overeenstemming bereikt over een mogelijke nieuwe invulling van de

locatie van de woningen die op de kortste afstand van de fabriek van Cargill zijn gelegen. De essentie van deze nieuwe invulling is dat de ruimte die vrijkomt als gevolg van de woningen deels wordt ingericht als groenzone voor de buurt en deels wordt gebruikt om de bedrijfshal van Cargill te kunnen vergroten en her in te richten. De herinrichting biedt de mogelijkheid om de minst milieubelastende activiteiten het dichtst bij de Zandweg te situeren. Het gaat hierbij om de stationaire opslag van producten en halffabricaten, die geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben. De beoogde uitbreiding zal bovendien als (geluids)buffer fungeren tussen de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg, zodat nadelige gevolgen voor de andere woningen aan de Zandweg worden beperkt.
1.b Cargill heeft een milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu), waarin milieuvoorschriften zijn vastgesteld t.a.v. geluid en trillingen. Hier wordt door zowel Cargill als de Omgevingsdienst regelmatig op getoetst. Na de realisatie van de uitbreiding (al dan niet met plaatsing van nieuwe ventilatoren) is Cargill nog steeds gebonden aan dezelfde milieuvoorschriften. Dit zal regelmatig worden getoetst. De beoogde bestemmingswijziging leidt op zichzelf niet tot meer geluids-/milieuruimte voor Cargill. Uit de onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplanherziening zijn uitgevoerd, blijkt dat de beoogde uitbreiding binnen de bestaande geluids-/milieuruimte kan worden gerealiseerd, zonder toename van hinder voor de omwonenden. Indien Cargill na realisatie van de uitbreiding niet aan de milieuvoorschriften zou voldoen kan er zonodig een handhavingstraject worden gestart.
Voor de uitvoering van bouwwerkzaamheden zal Cargill een omgevingsvergunning voor bouwen moeten aanvragen waaraan standaard voorschriften worden verbonden die er onder meer op gericht zijn om schade en hinder tijdens en na de bouwfase zoveel mogelijk te voorkomen.
2. De aansluiting op de riolering wordt op zichzelf niet geregeld in het bestemmingsplan en zal worden opgelost in het definitieve technische ontwerp voor de uitbreiding. Daarbij zal de aansluiting van de uitbreiding op de riolering op aanvaardbare wijze worden opgelost.
3. In de huidige milieuvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit Milieu) van Cargill zijn geurvoorschriften meegenomen. Cargill is aan deze voorschriften gebonden en daaraan verandert de beoogde bestemmingswijziging niets. De beoogde uitbreiding zal gebruikt worden voor veel minder milieubelastende activiteiten, bestaande uit de stationaire opslag van producten en halffabricaten. De uitbreiding zal daarmee geen geur- of geluidseffecten tot gevolg hebben maar zal juist als buffer kunnen fungeren tussen de zwaardere activiteiten in de bestaande fabriek en de woningen aan de Zandweg. De effecten van het plan op de geursituatie zijn onderzocht. Omdat de uitgevoerde milieuonderzoeken bevestigen dat geen sprake zal zijn van een toename van milieueffecten op de woningen aan de Zandweg wordt de uitbreiding aanvaardbaar geacht. Tevens is concreet onderzocht op welke wijze daaraan kan worden voldaan.
4. Er wordt geen waardevermindering van de woningen aan de Zandweg verwacht. Indien de bestemmingswijziging toch een aantoonbare waardevermindering tot gevolg zou hebben, is de mogelijkheid aanwezig om bij de gemeente een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade.
5. Vooropgesteld wordt dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan volgens vaste rechtspraak (o.a. ABRS 22 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1599) beleidsvrijheid heeft om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Wij ontkennen niet, dat door onderhavig plan in ieder geval de uitzichtsituatie voor reclamant zal wijzigen. Een blijvend recht op vrij uitzicht kan in de ruimtelijke ordening echter niet worden gegarandeerd, in het bijzonder niet in een bebouwde omgeving. Dit nog los van het feit dat er in de huidige situatie geenszins sprake is van een vrij uitzicht. In de toekomstige situatie is er sprake van een groene zone met een Groenbestemming tussen de woningen de bebouwing van Cargill, terwijl in de huidige situatie direct aangrenzend woonpercelen met bijbehorende erfbebouwingsmogelijkheden zijn gesitueerd. Er is daarmee weliswaar mogelijk sprake van een vermindering van uitzicht, maar deze vermindering is niet onevenredig. Ook anderszins zijn onevenredig negatieve effecten niet aan de orde. Om de eventuele

negatieve gevolgen te beperking zal, in plaats van de bestaande woningen - in overleg met de bewoners - een groenstrook worden aangelegd waarbij aandacht kan worden besteed aan de mogelijkheden om het zicht op de fabriek te beperken en een aantrekkelijk straatbeeld te realiseren.
Indien de bestemmingswijziging een aantoonbare waardevermindering tot gevolg zal hebben, is de mogelijkheid aanwezig om bij de gemeente een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade.
6. Er heeft een uitvoerig onafhankelijk flora- en faunaonderzoek plaatsgevonden waaruit blijkt dat er geen belemmeringen worden verwacht voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Daarbij zal ook in de uitvoeringsfase waar nodig aandacht worden besteed aan de mogelijke aanwezigheid van beschermde diersoorten.
7. De beoogde sloop van de woningen aan de Zandweg 232-242 is bedoeld als een specifieke oplossing in een zeer specifieke situatie, die in samenspraak met de bewoners van de woningen tot stand is gekomen. Deze dient los te worden gezien van de algemene huisvestingssituatie in Wormerland en het beleid dat de gemeente in dit verband voert.
8.a Extra verkeersbewegingen zullen met name plaatsvinden op de Eenhoornweg. Er zal op het parkeerterrein op de hoek Veerdijk -/ Eenhoornweg een opstelplaats voor vrachtwagens worden gerealiseerd, waardoor de overlast van vrachtwagens wordt verminderd. Parkeren van medewerkers en anderen zal plaatsvinden aan de zuidzijde van de Eenhoornweg en achter de fabriek (te bereiken via de Eenhoornweg), waardoor geen overlast voor de bewoners van de Zandweg zal ontstaan.
8.b Het parkeren voor het personeel en andere bezoekers van Cargill zal achter de fabriek plaatsvinden en niet aan de Veerdijk of Zandweg. Op deze locatie zal voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn en zal een goede verbinding met de fabriek bestaan, waardoor niet behoeft te worden gevreesd dat personeel/bezoekers van Cargill op de Zandweg zullen parkeren. Kortom, het aantal verkeersbewegingen door de Zandweg neemt af, hetgeen het leefklimaat en de verkeersveiligheid in deze straat ten goede komt.
De invulling van de groenstrook zal in samenspraak met de bewoners worden gerealiseerd.
9.
- diverse personen hebben n.a.v. de informatieavond vragen gesteld en hebben hier een reactie op ontvangen. Dat reclamant dit niet heeft gehad is voor ons niet te achterhalen maar betreuren wij.
- abusievelijk is het plan niet ter inzage gegaan per 10 juni 2021 maar een week later, per 17 juni 2021, gepubliceerd op 16 juni 2021. Het plan was toen ook in te zien op het gemeentehuis. De termijn voor zienswijzen liep daarmee tot en met 28 juli 2021. Reclamant heeft derhalve op tijd zijn zienswijzen in kunnen brengen. Overigens stond het plan, volgens de 'planhistorie' (=logboek) van ruimtelijkeplannen.nl, op 9 juni gereed en was het raadpleegbaar. Belanghebbenden hebben derhalve voldoende gelegenheid gehad om op het plan te reageren middels een zienswijze.

Hoofdstuk 3 Nota van wijzigingen

De zienswijze genoemd onder 1 geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan bij vaststelling. In het plan wordt op de verbeelding en in de regels opgenomen dat het huidige gasdrukmeet- en regelstation wordt gekoppeld aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en de daarbij behorende veiligheidscontour.

Ook zijn de volgende ambtshalve wijzigingen gedaan; ondergeschikte wijzigingen in de toelichting, naar aanleiding van wijzigingen in de opmaak en voor het herstellen van onjuistheden en omissies.

De bovengenoemde zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan op de volgende wijze in het plan opgenomen:

Toelichting

i. paragraaf 4.5.2 (externe veiligheid): deze paragraaf is aangevuld met een beschouwing van het bestaande gasdrukmeet- en regelstation;
ii. paragraaf 5.1 (plansystematiek): deze paragraaf is aangevuld met een beschrijving van de regels voor het gasdrukmeet- en regelstation met de bijbehorende veiligheidscontour.

Regels

i. artikel 3.1 sub c. is toegevoegd, dat luidt: ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening', tevens voor een gasdrukmeet- en regelstation';
ii. artikel 10 (Algemene aanduidingsregels) is toegevoegd en luidt als volgt:
10.1 Veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation
Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation' gelden de volgende regels:
    a. het oprichten van kwetsbare objecten is niet toegestaan;
    b. het oprichten van beperkt kwetsbare objecten binnen een afstand van minder dan 4 meter tot de aanduidingsgrens 'nutsvoorziening' is niet toegestaan.
iii. artikel 1: de begrippen 'kwetsbare objecten' (1.23) en 'beperkt kwetsbare objecten' (1.8) zijn toegevoegd.

Verbeelding

i. legenda: de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation' zijn toegevoegd;
ii. de functieaanduiding 'nutsvoorziening' is toegevoegd ter plaatse van het bestaande gasdrukmeet- en regelstation;
i. de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – gasdrukmeet- en regelstation' is toegevoegd in de zone van 15 meter rondom de aanduiding 'nutsvoorziening'.

Raadsvoorstel

Nummer raadsvoorstel	2021/77
Datum voorronde	8 februari 2022
Datum B&W vergadering	16 november 2021
Portefeuillehouder	R.J.G. Berkhout
Opsteller	M Klazema
Afdeling/team	Ruimte/Gebiedsontwikkeling
Voorgestelde behandeltijd Voorronde	
	☒ Openbaar ☐ Geheim

Onderwerp
Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Kern van het voorstel
De gemeente heeft de woningen Zandweg 232 t/m 242 (even nummers) - in overleg met de bewoners - gekocht met daarbij overeengekomen dat de woningen gesloopt zullen worden. Ter plaatse van de ontstane ruimte wordt beoogd om groenvoorzieningen aan te leggen en daarnaast een (relatief geringe) uitbreiding van de bedrijfshal van Cargill te faciliteren. Voor deze ontwikkelingen is een wijziging van het bestemmingsplan benodigd.

Voorgesteld besluit
De Raad besluit: 1. Het bestemmingsplan 'Zandweg 232 t/m 242' gewijzigd vast te stellen; 2. Geen milieueffectrapport op te laten stellen omdat uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebleken dat als gevolg van de ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn; 3. Geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12 lid 2 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, omdat het kostenverhaal anderszins is geregeld.

Bijlagen
B1. Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242 B2. Verbeelding bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242 B3. Bijlagenboek bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

Toelichting

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
Aanleiding Cargill exploiteert al decennialang een cacaofabriek aan de Veerdijk in Wormer, op relatief korte afstand van woningen aan de Zandweg. Hoewel er geen vergunningvoorschriften of wettelijke normen worden overschreden, ervaren de bewoners van de Zandweg op momenten geluid en trillingen afkomstig van de locatie van Cargill. In overleg met de bewoners is de oplossing bereikt dat de gemeente de woningen aan de Zandweg 232 t/m 242 (even nummers) aan zal kopen en deze woningen zal slopen. **Gewenst resultaat** De ontstane ruimte zal enerzijds worden aangewend om de afstand tussen de fabriek van Cargill en de overige resterende woningen aan de Zandweg te vergroten. Anderzijds zal een deel van de vrijkomende gronden benut worden om een (relatief beperkte) uitbreiding van de bedrijfshal van Cargill te faciliteren. Deze ontwikkeling betekent dat een deel van de gronden een groenbestemming krijgt en het andere deel een bedrijfsbestemming. Op het overgrote deel van deze percelen staat het vigerende bestemmingsplan geen groen- en/of bedrijfsfuncties toe, wat met zich meebrengt dat het bestemmingsplan gewijzigd dient te worden om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Tevens voorziet het voorliggende bestemmingsplan in een relatief geringe uitbreiding van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg en de Veerdijk, ten noorden respectievelijk ten westen van de bestaande bebouwing van Cargill. Daarnaast zal een fysieke verbinding worden gecreëerd tussen de bedrijfsbebouwing aan weerszijden van de Veerdijk door middel van een doorgang boven deze weg. Ook voor deze verbinding ter plaatse van de huidige verkeersbestemming is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Ten opzichte van het ontwerpplan is er een wijziging doorgevoerd: op de verbeelding en in de regels wordt opgenomen dat het huidige gasdrukmeet- en regelstation wordt gekoppeld aan de functieaanduiding ‘nutsvoorziening’ en de daarbij behorende veiligheidscontour. **Beeldkwatiteitsplan Zaanoever** In het concept beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat de cacaogigant een complex is van meerdere fabrieksgebouwen, voornamelijk grote hallen. De architectonische eenheid is hier de fabriekshal. Voor zowel de vorm als de materialisering wordt er gekozen voor een zo efficiënt en economisch mogelijke oplossing. Dit resulteert in een ensemble van volumes met zeer afwijkende maten, maar met een sterk overeenkomende materialisering en geometrische opzet. De eenheden zijn uitgevoerd in verschillende kleuren, waardoor er een dynamisch geheel van verspringende volumes ontstaat. In het beeldkwaliteitsplan wordt verder aangegeven dat als alle korreltypes naast elkaar worden weergegeven, duidelijk wordt hoe groot de contrasten aan de Zaan zijn. Met name waar de (grootschalige) industrie met de woonfuncties in aanraking komt, ontstaan er grote contrasten. Het meest sprekende voorbeeld is de confrontatie tussen Cargill en de huizen aan de Zandweg. Toch is er ook een regel herkenbaar, waar op ingespeeld kan worden. Aan de Zaanoever is de korrel in de regel groter dan in het achterland. Deze ‘industriële korrel’ is historisch bepaald, en kan het uitgangspunt vormen voor een nieuwe ‘stedelijke korrel’ aan het water. In het achterland kan vervolgens de verbinding worden gezocht met de kleine schaal die eigen is aan het historische lint van Wormer. De Zandweg behoort tot de historische linten van Wormer. Deze as reikt niet tot het water, wat sterk ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit. Vanuit het beeldkwaliteitsplan is de ambitie om publiek aantrekkelijke eindes van de assen aan de Zaan te creëren, met tevens een zichtlijn op

Aanleiding, gewenst resultaat en voorstel (incl. argumenten)
de Zaan. Daarnaast is het belangrijk dat de zichtlijnen worden begeleid door de bebouwing. Voor toekomstige ontwikkelingen dient dit in stand gehouden of versterkt te worden. Met het verdwijnen van de woningen en de kantoorbestemming wordt de kans aangegrepen om het betreffende gedeelte van het plangebied opnieuw in te richten, zodat de overlast ter plaatse (geluid, trillingen) wordt verholpen. De bedrijfsbestemming wordt onder andere voorzien van een groene inrichting met parkeerterrein. Met deze ontwikkeling wordt een betere overgang gecreëerd tussen de bedrijfsfunctie en de omliggende woningen. Hoewel de kleinschalige woonbebouwing verdwijnt die de zichtlijn/as richting de Zaan begeleid, wordt er geen afbreuk gedaan aan deze (potentiële) zichtlijn door de groene invulling. Deze groene inrichting draagt bij aan een groenere uitstraling van de Zandweg. **MER** Op grond van het Besluit milieueffectrapportage is geen sprake van een m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteit. Het bestemmingsplan heeft desalniettemin wel betrekking op activiteiten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit. De realisatie van een bedrijfsfunctie wordt in het Besluit milieueffectrapportage genoemd, die van een groenfunctie niet. Het project blijft ruimschoots onder de drempelwaarde van 200.000 m2 aan bedrijfsvloeroppervlakte (D11.2). De netto toevoeging bedraagt circa 2.400 m². Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de bedrijfsfunctie aan de Zandweg ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.. Er is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Het nemen van een apart MER-beoordelingsbesluit is noodzakelijk. In het Besluit mer is geregeld dat voor bovengenoemde activiteiten een zogeheten aanmeldnotitie door de initiatiefnemer aangeleverd wordt, op basis waarvan het bevoegd gezag een besluit neemt of er een volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is. Deze aanmeldnotitie is opgenomen in het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat, bij elk plan sprake is van invloed op het milieu, maar deze invloed in het onderhavige geval niet zodanig is dat normen worden overschreden en/of dat er van onevenredige toename van bepaalde negatieve effecten sprake is. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn naar aard en omvang dusdanig beperkt, dat deze effecten geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Bij de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan (en de daarin opgenomen aanmeldnotitie) is geen formeel m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen. Thans ligt de vaststelling van het bestemmingsplan aan uw raad voor en daarbij ook het formele m.e.r.-beoordelingsbesluit. Dit is een juridisch aanvaardbare weg. **Voorstel** De raad wordt voorgesteld het bestemmingsplan vast te stellen.

Alternatieven (incl. argumenten)
Een alternatief is om het besluit niet te nemen en de huidige situatie in stand te houden. Het gevolg is dat de woningen in eigendom van de gemeente niet aangekocht zullen worden door Cargill en de woningen aan de Zandweg 232 t/m 242 ook niet gesloopt zullen worden. Dit betekent dat de klachten zullen blijven en dat Cargill niet kan uitbreiden. Er zal vervolgens een alternatieve oplossing gevonden moeten worden voor de opgekochte, en op dit moment tijdelijk verhuurde, woningen.

Alternatieven (incl. argumenten)

Risico’s (incl. argumenten) en beheersmaatregelen
Als de gemeente Wormerland het bestemmingsplan niet vaststelt, kan het project geen doorgang vinden. Dit heeft consequenties zoals gesteld onder alternatieven.

Financiële gevolgen	
Toelichting In artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In afwijking hiervan kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Het betreft hier de vaststelling van een bestemmingsplan. De koopovereenkomst van de woningen aan de Zandweg 232 t/m 242 is verbonden aan de vaststelling van dit bestemmingsplan. Cargill zal bij vaststelling van het bestemmingsplan de woningen kopen van de gemeente voor hetzelfde bedrag als dat eerder is afgesproken in de gesloten overeenkomst met Cargill van november 2017. De kosten verband houdend met het opstellen van het bestemmingsplan en de uitvoering van de procedure, inclusief een eventuele tegemoetkoming in planschade, komen voor rekening van Cargill. In dit geval is het verhaal van kosten anderszins verzekerd. Een exploitatieplan is daarom niet nodig.	
Kosten/opbrengsten	€ #.### Kies een item.
Dekking binnen begroting?	Kies Ja of Nee Dekkingsvoorstel:

Adviescommissies geraadpleegd (intern/extern)
Intern Het voorstel is afgestemd met de volgende afdelingen: Ruimte, Vergunningen, Juridische Zaken en Openbare Werken. Extern Daarnaast is het plan ook in het kader van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de beginfase voorgelegd aan Omgevingsdienst IJmond. Zij hebben geen bezwaar tegen de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Communicatie
Tijdens de digitale informatieavond op 29 april 2021, zijn de aanwezigen door wethouder Berkhout geïnformeerd over de totstandkoming van dit project en de te volgen procedure. Het plan heeft vervolgens ter inzage gelegen van 17 juni tot en met 28 juli 2021. Gedurende de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn er vier zienswijzen ingediend. Deze worden weergegeven in de beantwoording zienswijzen, bijlage 11 (in bijlagenboek) van het vast te stellen bestemmingsplan.

Participatie
Ja Op 29 april 2021 heeft de gemeente Wormerland een digitale informatieavond georganiseerd, waarin wethouder Berkhout de omwonenden heeft geïnformeerd over deze ontwikkeling. De omwonenden die zich hebben aangemeld voor de informatieavond of voor het ontvangen van een update, zullen voorafgaand aan de terinzagelegging een update toegestuurd krijgen; de opname van de informatieavond en/of een mail met informatie over de ontwikkeling en de terinzagelegging. Voorafgaand aan deze avond heeft Cargill op 25 februari 2019 een inloopavond georganiseerd. Tijdens deze avond is aan de omwonenden gevraagd input te geven over hoe zij graag de invulling zien van de geplande groenstrook. Ook zijn hier de voorgenomen plannen van Cargill voor-/uitgelegd. Na de vaststelling van het bestemmingsplan zal Cargill voor de omgevingsvergunningsfase nog een inloopavond organiseren over de invulling van de groenstrook. Dit is mondeling overeengekomen met Cargill en is bovendien ook zo gecommuniceerd naar de omwonenden tijdens de informatieavond.

Juridische aspecten en beleidskader
De raad is bevoegd het bestemmingsplan vast te stellen. Na de vaststelling kan er nog beroep worden ingesteld.

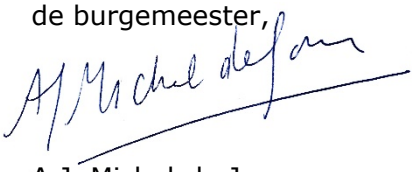
Duurzaamheid en klimaataspecten
In de onderzoekfase is er uitgegaan van een “stand still”. Dit houdt in dat de milieuwaarden niet hoger worden en minimaal gelijk blijven. Cargill zal de uitbreiding, een bedrijfshal met silo’s, inrichten voor opslag en niet voor productie; er ontstaat hierdoor een buffer (schil) aan de zuid-buitenzijde. Hiermee wordt er een dempend effect verwacht, waarmee de geluidsoverlast mogelijk zelfs zal afnemen. Bovendien komt er op het overige deel van het terrein een groenvoorziening. Het klimaat-/ milieuaspect wordt gewaarborgd door de milieuvergunning die onveranderd blijft. De groenvoorziening is gewaarborgd, doordat de bestemming “Groen” is opgenomen in het bestemmingsplan.

Het college van burgemeester en wethouders van Wormerland,

de gemeentesecretaris,

R. Kool

de burgemeester,



A.J. Michel-de Jong

Onderwerp
Bestemmingsplan Zandweg 232 t/m 242

RV-nummer: 2021/77
Datum: 21-12-2021

De raad van de gemeente Wormerland
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 16-11-2021

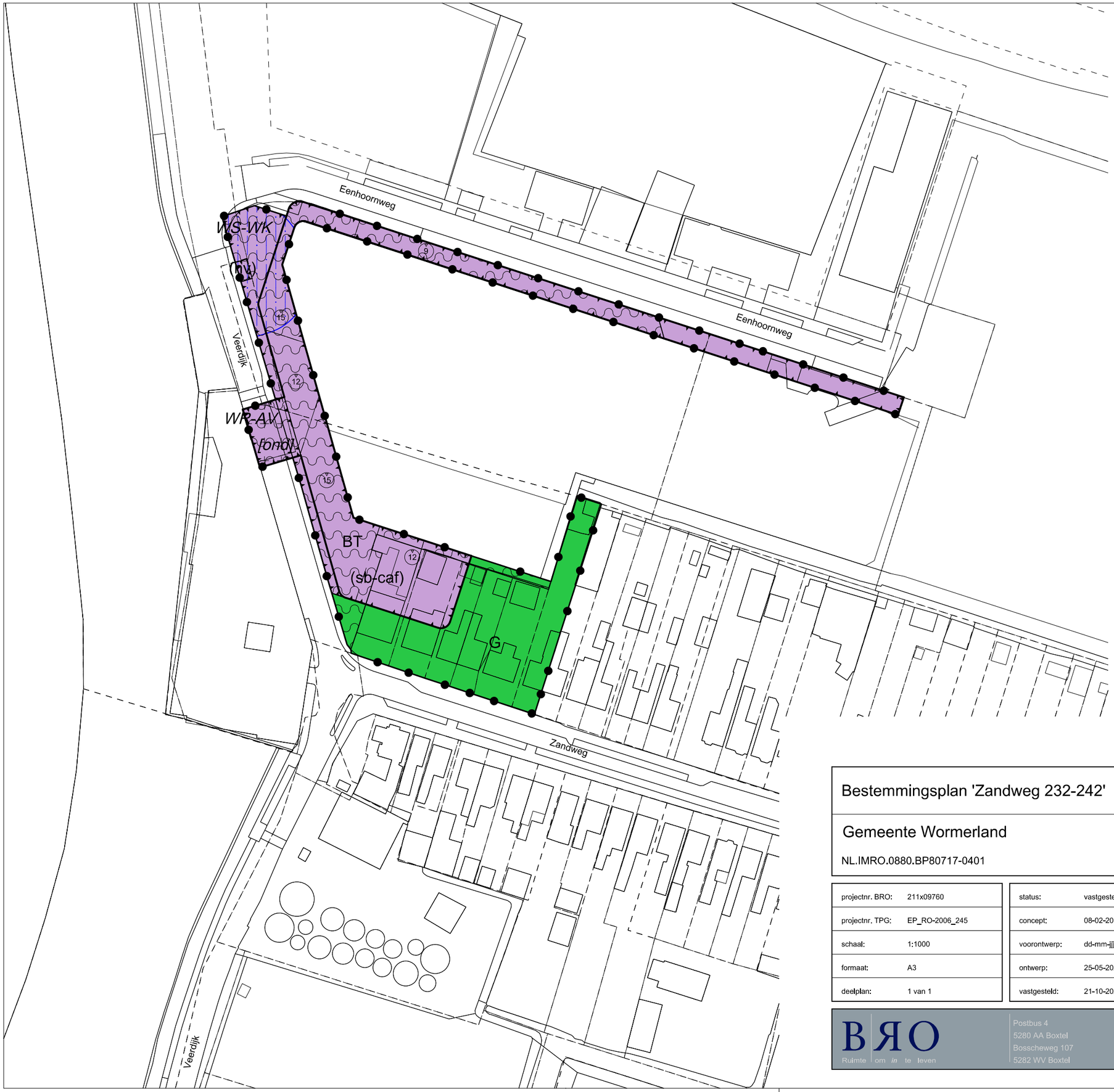
Besluit

1. Het bestemmingsplan 'Zandweg 232 t/m 242' gewijzigd vast te stellen;
2. Geen milieueffectrapport op te laten stellen omdat uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebleken dat als gevolg van de ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn;
3. Geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12 lid 2 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, omdat het kostenverhaal anderszins is geregeld.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Wormerland, gehouden op 8 februari 2022

de griffier, de voorzitter,

I.P. Vrolijk A.J. Michel-de Jong



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

BT — Bedrijventerrein

G — Groen

Dubbelbestemmingen

WR-AV — Waarde - Archeologische verwachting

WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

veiligheidszone - gasdrukmeet- en regelstation

Functieaanduidingen

(nv) — nutsvoorziening

(sb-caf) — specifieke vorm van bedrijf - cacaofabriek

Bouwvlak

bouwvlak

Bouwaanduidingen

[ond] — onderdoorgang

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

B — maximum bouwhoogte (m)

Verklaringen

bestaande bebouwing en kadastrale ondergrond

Bestemmingsplan 'Zandweg 232-242'

Gemeente Wormerland

NL.IMRO.0880.BP80717-0401

projectnr. BRO:	211x09760
projectnr. TPG:	EP_RO-2006_245
schaal:	1:1000
formaat:	A3
deelplan:	1 van 1

status:	vastgesteld
concept:	08-02-2018 / MP
voorontwerp:	dd-mm-jjjj / tek
ontwerp:	25-05-2021 / IvW
vastgesteld:	21-10-2021 / IvW

wijziging:	16-02-2018 / MP
wijziging:	25-05-2018 / MP
wijziging:	08-08-2018 / MP
laatste wijziging:	24-06-2019 / IvW
bestandsnaam:	[IDN-nummer].dgn

BRO Ruimte om in te leven
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
www.bro.nl
info@bro.nl
T 0411 850 400
F 0411 850 401
verbeelding: The People Group
www.thepeoplegroup.nl

Betreft: behandeling bestemmingsplan Zandweg 232-242 op dinsdag 14 december 2021.

Van: Wethouder Rob Berkhout
Aan: De raadsleden van de desbetreffende voorronde, fractievoorzitters en griffie (voor doorzending aan de raadsleden)

De behandeling van het bestemmingsplan Zandweg 232-242 op dinsdag 14 december 2021 kwam niet verder dan de 1ste termijn.

Omwille van een overzichtelijke behandeling van de 2de termijn, heb ik gezamenlijk met de ambtelijke organisatie en met inbreng van het team van Cargill een reactienota opgesteld, die aansluit op de in de eerste termijn gegeven mondelinge reacties.
Ik hoop u met deze uitgebreide schriftelijke toelichting van dienst te zijn.
In algemene zin wijs ik u ook op de beantwoording van de door GL gestelde technische vragen, zoals gevoegd bij de agenda.

Ook ontving u op dinsdag 14 december om 11:47 uur twee vertrouwelijke bijlagen betreffende overeenkomst tussen Cargill en de gemeente Wormerland (oktober/november 2017) en de daarbij behorende studie voor bebouwing hoek Veerdijk/Zandweg.

AANLEIDING

Op 9 oktober 2018 is door de gemeenteraad unaniem besloten de woningen aan de Zandweg (vervroegd) te kopen: "*De Raad besluit 1. In te stemmen met het aankopen van de woningen aan de Zandweg 232 t/m 240, voordat de bestemming wonen gewijzigd is naar bedrijfsdoeleinden en groen."*

De afgelopen jaren zijn in nauw overleg met Cargill en het ondersteunende bureau BRO de documenten afgewikkeld, die moeten leiden tot wijziging van het bestemmingsplan.
Het eindresultaat ligt thans aan u voor en sluit aan bij de initiële plannen uit 2017/2018.

Vanaf het begin was de marsroute helder en duidelijk voor de partijen. Het voorgaande betekent dat een deel van de gronden een groenbestemming krijgt en het andere deel een bedrijfsbestemming.
Op het overgrote deel van deze percelen staat het vigerende bestemmingsplan geen groen- en/of bedrijfsfuncties toe, wat aanleiding geeft tot herziening van het bestemmingsplan.

Tevens voorziet de aanpassing aan de bedrijfsvoering van Cargill in een uitbreiding van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Eenhoornweg en de Veerdijk, ten noorden respectievelijk ten westen van de bestaande bebouwing. Daarnaast zal de fysieke verbinding tussen de bebouwing aan weerszijden van de Veerdijk worden geoptimaliseerd door middel van een doorgang boven deze weg. Ook voor deze verbinding ter plaatse van de huidige verkeersbestemming is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.
Het laatste onderdeel heeft vooral te maken met de voortschrijdende eisen en regels voor voedsel-veiligheid (geen medewerkers meer over de openbare weg van het ene gebouw naar het andere).

BEHANDELING VOORRONDE

Ik hoop u hierna overzichtelijk de inbreng in de eerste termijn te duiden (ik heb de behandeling teruggekeken en de opmerkingen in stacato genoteerd) met mijn reactie daarop.
Uiteraard heb ik mij daarbij laten adviseren door de ambtelijk projectleider.
Ik reageer in deze nota als verantwoordelijk portefeuillehouder (ook waar de 'wij-vorm' wordt gebruikt) en uiteraard in de geest van de genomen besluiten van mijn college.

INBRENG INSPREKERS

INSPREKER VAN MARSBERGEN

De woningen mogen met instemming van de bewoners gesloopt worden
Maar overleg was met bewoners die woningen hebben verkocht en niet met de achterblijvers. Vertrokken bewoners hebben er nu geen belang meer bij.
Er staat ook: ter plaatse van de ontstane ruimte wordt beoogd om de groenvoorziening aan te leggen en daarnaast een relatief geringe uitbreiding van Cargill te faciliteren.
Ik zie niks staan over aantal meters uitbreiding. Zelf gemeten: 21 meter uitbreiding bedrijfshal en de groenvoorziening betreft 14 meter. En dan ook nog parkeerplaatsen.
Kwaliteitsplan Zaanoever: 'betere overgang gecreëerd tussen bedrijfsfunctie en de omliggende woningen'. Geen afbreuk aan zichtlijn. Groenere uitstraling Zandweg, maar 21 meter extra fabriekshal en 12 meter hoog. Vermindering waarde woningen Zandweg en aantasting woongenot.

REACTIE
Om de maatvoering van de uitbreiding van de fabriek en de verhouding met de groenvoorzieningen in perspectief te plaatsen: de uitbreidingsmogelijkheid bedraagt circa 7.5% ten opzichte van het bestaande oppervlak van de fabriek (circa 1.300 m2 op circa 17.300 m2). Van de na de sloop van de woningen vrijkomende ruimte wordt circa 56% bestemd voor de groenvoorziening en is 44% beschikbaar als uitbreidingsruimte voor de fabriek.

Er is met het besluit van de gemeenteraad tot de aankoop van de woningen en de daaropvolgende uitwerking van de plannen een balans gezocht tussen de belangen van de bewoners van die woningen, de overige bewoners ('de buurt') en Cargill. Met de aankoop heeft de gemeente (met hulp van Cargill, dat de aankoop financiert) tegemoet kunnen komen aan de wens van de voormalige bewoners van de te slopen woningen.

De beoogde uitbreiding van de fabriek geeft Cargill daarbij ook de kans om haar productieprocessen te optimaliseren. De uitbreiding kan worden gebruikt voor activiteiten die weinig geluid of trillingen veroorzaken. Daarmee kan een fysieke buffer worden gecreëerd tussen de activiteiten die meer geluid en trillingen veroorzaken en de woningen aan de Zandweg. Hierbij zal de bestaande buitengevel aan de kant van de Zandweg bij uitbreiding als binnengevel behouden blijven om zo als extra geluidwerende voorziening te kunnen fungeren. Dit alles verkleint het risico dat door omwonenden overlast wordt ervaren.

De vermindering van overlastrisico's is uiteraard ook in het belang van de achterblijvende bewoners en datzelfde geldt voor de mogelijkheid tot inrichting van de groenvoorziening, waarbij rekening zal worden gehouden met de wensen vanuit de buurt. De nieuwe inrichting biedt bovendien de gelegenheid om de inpassing van het pand van Cargill door bomen en beplanting te verbeteren zodat het zicht op de fabriek vanaf de Zandweg zal verminderen. En voor de duidelijkheid: er zullen in de vrijkomende ruimte geen parkeerplaatsen voor Cargill worden gerealiseerd. Indien de bewoners van de Zandweg behoefte zouden hebben aan de aanleg van (bewoners)parkeerplaatsen in de vrijkomende ruimte, dan is dat in het kader van de uitwerking van de inrichtingsplannen voor de gemeente bespreekbaar. Parkeerplaatsen ten behoeve van Cargill zijn echter niet aan de orde.

De gemeente heeft met het voorgaande gezocht naar een evenwichtige oplossing die kan zorgen voor een betere inbedding van de fabriek van Cargill in de woonomgeving van de Zandweg. Er is sprake van een historische ontstane situatie waarbij zich op korte afstand van een fabrieksgebouw woningen bevinden. Dit is in de Zaanstreek niet ongebruikelijk, maar het vraagt wel om voortdurende afstemming tussen beide functies. Het college meent dat de in dit geval door zowel college als gemeenteraad in 2017/2018 omarmde oplossingsrichting getuigt van een constructieve manier om met dit spanningsveld om te gaan. Wij vrezen dan ook niet voor een vermindering van woongenot en/of waardevermindering van de woningen aan de Zandweg; de herinrichting van de

fabriek van Cargill (met buffer richting woningen) en de inrichting van de groenstrook zullen juist kunnen bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Zoals uit het voorgaande blijkt is (ook) naar de stedenbouwkundige inpassing van de uitbreiding kritisch gekeken, mede in relatie tot het beeldkwaliteitsplan Zaanoever. Er is op dit punt zorgvuldigheidshalve advies gevraagd aan een extern stedenbouwkundig adviseur die voor de gemeente ook betrokken is geweest bij onder meer de totstandkoming van het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever.

In deze context is door de stedenbouwkundig adviseur onder meer relevant gevonden dat de bouwhoogte en uitstraling van de uitbreiding aansluit bij de bestaande bebouwing, dat door middel van de inrichting van de groenstrook en de plaatsing van nieuwe bomen/beplanting kan worden gezorgd voor een groenere uitstraling en verzachting van de overgang van bedrijf naar woningen. Dat is in lijn met de uitgangspunten en doelstellingen van het Beeldkwaliteitsplan Zaanoever. Waar het gaat over de zichtlijnen, geldt dat de uitbreiding van de bedrijfsbebouwing en de brug aan de noordzijde van de Zandweg liggen en niet in het verlengde van de Zandweg richting de Zaan, er wordt dus geen afbreuk gedaan aan een potentiële zichtlijn. Overigens bestaat vanaf de Zandweg al circa 100 jaar geen zicht meer op de Zaan. Het gebouw ‘de Mol’ op de kop van de Zandweg was zelfs al aanwezig voordat de Zandweg werd gerealiseerd en de woningen aan de Zandweg werden gebouwd.

Meer in het algemeen is gelet op de stedenbouwkundige en architectonische karakteristiek van dit gebied in de Zaanstreek een uitbreiding van het complex van Cargill (een visuele versmalling) in combinatie met een loopbrug geen gebiedsvreemde ontwikkeling. Van oudsher zijn dergelijke fabriekscomplexen met aan weerszijden van de dijk bedrijfsbebouwing en een verbinding tussen beide delen door een luchtbrug al aanwezig aan de Zaan. Een van de voorbeelden die nog altijd beeldbepalend is aan de Zaanoever is de meelfabriek Meneba te Wormerveer. De geschiedenis van dit soort bedrijven laat zich aflezen als een continue aanpassing van de bedrijfsvoering en fabrieksgebouwen, ingegeven door nationale en internationale veranderingen in productieprocessen en economische vraag. De luchtbrug is een element dat juist karakteristiek is voor de ruimtelijke beleving langs de Zaan en van oudsher op meerdere plekken aanwezig is. De versmalling van de bebouwing en de luchtbrug dragen bij aan het contrast tussen het landschap en de dichte bebouwing. Ook staat de luchtbrug symbool voor de verbinding tussen deatan eerste generatie bebouwing buitendijks en de tweede generatie bebouwing binnendijks. De plannen van Cargill sluiten aan bij deze karakteristiek en passen in deze in de stedenbouwkundige opzet van de omgeving.

INSPREKER LEEUWENKAMP

Ik kom tot de conclusie dat het college geen rekening houdt met belangen van de bewoners rond de Zandweg. Ja, er is overleg met bewoners 232-242 geweest in 2017, maar dat was voor de aankoop. Daarna is er geen overleg meer geweest met de huidige nieuwe bewoners.
Voor de huidige bewoners is geen sprake meer van geluid- en trillingoverlast. Er wordt gewoon weer fijn gewoond. Daarmee is de reden vervallen om de woningen te slopen en Cargill te laten uitbreiden.
Er was in 2017 sprake van een mogelijk zeer geringe uitbreiding van Cargill. Nu is er sprake van een grootschalige uitbreiding met 15 silo’s van 12 meter hoogte en een brug complex boven de Veerdijk. Maar ze hebben recht om nog verder uit te breiden. Rupsje nooitgenoeg.
Cargill drijft door. Moet afgelopen zijn en stoppen. Zeker gezien belang woonfunctie in deze tijd van enorme woningnood kunnen wij het niet maken deze woningen te slopen.
Waarom 230 niet meegenomen in dit sloopprogramma? Immers 230 en 232 zijn onder 1 dak gebouwd. Sloop is onmogelijk.

<u>REACTIE</u>

Het college heeft jarenlang (voortbordurend op het besluit van de gemeenteraad uit 2018) aan een evenwichtige oplossingsrichting gewerkt, waarbij zeker ook rekening is gehouden met de belangen

van de (voormalige en huidige) bewoners aan de Zandweg. Wij verwijzen naar de reactie hierboven op de inspreekreactie van de heer Van Marsbergen.

De uitbreidingsmogelijkheid voor Cargill biedt zoals gesteld de kans om de productieprocessen op zo'n manier aan te passen dat het risico van overlast voor de bewoners van de Zandweg verder wordt beperkt. Wij merken hierbij op dat Cargill de afgelopen jaren ook al substantiële investeringen heeft gedaan om de bedrijfsvoering te moderniseren en het effect op de omgeving zoveel mogelijk te verkleinen. Wij zijn ons terdege bewust van de complexiteit van de korte afstand tussen de bedrijfsfunctie en de woningen, maar herkennen ons niet in de kwalificatie "rupsje nooit genoeg".

Wij zijn in het licht van het voorgaande uiteraard blij te horen dat deze inspreker geen overlast meer ervaart en dat er fijn wordt gewoond. Dat is wat het college betreft echter geen reden om niet de huidige mogelijkheid aan te grijpen om te streven naar verdere verbetering, zeker nu dit positieve beeld niet door alle omwonenden wordt gedeeld en er incidenteel meldingen van overlast bij de gemeente binnenkomen.

De woningen aan de Zandweg 230 en 232 zijn inderdaad bouwkundig met elkaar verbonden. Aangezien de eigenaar van Zandweg 230 geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om zijn woning te verkopen, zal voor de woning Zandweg 230 moeten worden gezocht naar een maatwerk-oplossing.

INSPREKER FLORIS
Ik spreek namens 15 bewoners waarmee we bezwaar hebben aangetekend.
Ik heb Gerkens en nu Cargill behoorlijk zien groeien.
Woonsituatie is nogal ingrijpend veranderd na vorige enorme uitbreiding rond 2005.
Toen vele bezwaren, maar van tafel geveegd.
Normering is de afgelopen jaren aangepast van lichtere industrie naar zwaardere industrie.
Geluidsnormen overgegaan naar 50 decibel. Wijzigingen zijn niet allemaal via lokale kranten gemeld.
Gevolgen hiervan die wij als bewoners ervaren: 24/7 geluid van afzuigers, ventilatoren. Waardoor met open raam slapen aan voorzijde moeilijk is. Ook studeren is moeilijk.
In het nieuwe plan twee nieuwe geurbronnen.
Klachten bij ODIJmond moeilijk zijn te behandelen.
Omgeving ervaart de geuren anders terwijl we horen dat de fabriek voldoet aan de eisen.
Ook viel mij op in het hoofdstuk Zienswijze, reclamant 2, reactie 3 op.
Hierin staat dat de beoogde sloop als specifieke oplossing in een zeer specifieke situatie in samenspraak met de bewoners en dat we dit los moeten zien van het bestemmingsplan.
Staat de gemeente er bij stil dat deze bewoners, onze buren niet weg wilden van de Zandweg maar dat zij na 8 jaar procederen noodgedwongen zijn tot deze oplossing.
Gedwongen door psychische schade van onder andere achterstallig onderhoud, slapeloosheid, stress en het niet gehoord worden.
Waar in het nieuwe bestemmingsplan rekening wordt gehouden met onze wensen vraag ik mij af.
Een grote grijze fabriekswand, 12 meter hoog, op 35 meter van onze voortuin en daarvoor een stukje groen van 10 meter breed. Dat zou de geluidsbuffer moeten zijn en hiermee wordt dan rekening gehouden met onze woonwensen?
De overige fabriekswand van 12 meter, op 60 meter van onze voortuin, waar nu de andere huizen voor staan om het geluid tegen te houden?
We krijgen daarvoor in de plaats groen en parkeerplaatsen. Maar parkeerplaatsen voor wie? Voor de vrachtwagenchauffeurs die nu langs de Zaan staan? Hangjongeren die vanuit hun auto's drugs kunnen dealen? Moeilijk te handhaven.
Wij, bewoners van de Zandweg, hopen dat u gemeente en alle partijen onze belangen serieus nemen. En deze keer voordat u besluit het bestemmingsplan te wijzigen.

<u>REACTIE</u>

Zoals hiervoor is toegelicht heeft het gemeentebestuur gewerkt aan een evenwichtige oplossing waarmee gehoor is gegeven aan de wensen van de voormalige bewoners en is gestreefd naar een situatie waarin enerzijds het risico van overlast voor de bewoners van de Zandweg wordt verkleind door de mogelijkheid tot herschikking van de activiteiten van Cargill en anderzijds de overgang van bedrijfs- naar woonfunctie wordt verzacht door de toevoeging van groen. Wij zijn ons bewust van de complexiteit van de historische ontstane korte afstand tussen fabriek en woningen en zien de gekozen oplossingsrichting als een uitgelezen mogelijkheid tot verdere verbetering van de relatie tussen bedrijfs- en woonfunctie. Het plan voorziet overigens niet in nieuwe geurbronnen of verruiming van de geluidsruimte van Cargill.

De groenzone zal met inbreng van de bewoners van de Zandweg worden uitgewerkt. Daarbij kan ruimte zijn voor parkeren voor bewoners (niet voor Cargill) en/of een andere kwalitatief hoogwaardige invulling.

BIJDRAGEN POLITIEK

GL FRANS STOOP

Schaal van bebouwing tov uitbreiding Cargill en de beeldkwaliteit Zandweg en beeldkwaliteit vanaf de Zaanoever op de Veerdijk. We hebben daar twijfels over of dat duidelijk is.
Brugverbinding over Veerdijk (nu pijpen) samen met gigantische voorgevel.
Wordt beeldkwaliteit dan niet een pijpenla waar je doorheen moet rijden? Is daar rekening mee gehouden bij het beeldkwaliteitsplan van de Zandweg als totaal?
We willen duidelijkheid hebben over die geluidsarmheid van het hele plan; door opschuiven van de fabriek zou geluidsarme deel op de nieuwbouw komen te liggen.
Hoe kan dat gegarandeerd worden?
Beeldkwaliteit: vooral de hoogte gebouw 12 meter geeft idee dat het zoeken naar een oplossing voor de problemen van de Zandweg toch vooral vanuit de zijde van Cargill bekeken zijn geweest.
Te weinig overleg met anderen dan bewoners geweest, waarom niet meer rekening gehouden is met de eisen en gedachten van de Zandweg en er vooral vanuit Cargill is geredeneerd.
Zijn de bewoners betrokken bij de huidige oplossing die voorligt; belangrijk punt?
Dan Parkeervakken: zouden zijn =voor bewoners Zandweg, maar later wordt er gekeken of er groen moet komen of parkeervakken en hoe de ruimte wordt ingevuld. Maar als de ruimte met parkeervakken wordt ingevuld, heb je relatief nog minder groen dan eigenlijk gepland is.
Op de plantekeningen staan aantal bomen voor zeer hoge wand en vragen ons af hoe realistisch dit is met huidige situatie.
Ook de uitbreiding Veerdijk: zelfde gevel hoogte, maar er lag nog een heel stuk parkeerruimte tussen.
Past dat goed in de beleving (perspectiefhoogte) van de Veerdijk en beleving Zaanoever.
Relatief weinig inbreng geweest van de Zandweg met het beeldkwaliteitsplan, Zandweg als de lintbebouwing.
Hoe zit het precies met de MER: er was een aanmeldingsnotitie? Is er inmiddels een formeel besluit genomen door het college, dat dat inderdaad niet nodig is en de bekrachtiging kunnen doen?

REACTIE
Wat betreft de schaal van de uitbreiding en de relatie met de omgeving: deze past in het beeldkwaliteitsplan Zaanoever, dat is later ook toegevoegd aan de stukken. Zie ook de reactie op de inspraakreacties hiervoor. Van belang hierbij is dat de bouwhoogte (in de bestaande situatie is al sprake van een hoogte van 12m aan de zijde van de Zandweg) en uitstraling van de uitbreiding aansluit bij de bestaande bebouwing en dat door middel van de inrichting van de groenstrook en de plaatsing van nieuwe bomen/beplanting kan worden gezorgd voor een groenere uitstraling en verzachting van de overgang van bedrijf naar woningen. Er zal in overleg met omwonenden en Cargill worden gezocht naar de aanleg van bomen/beplanting met een goede afschermende werking, waarbij niet zal worden gekozen voor zeer jonge beplanting. De nieuwe groenvoorzieningen vormen ook een tegenwicht voor de visuele versmalling van de zichtlijn over

de Zandweg die kan ontstaan door de uitbreiding van het gebouw van Cargill. Dit is in lijn met de uitgangspunten en doelstellingen van het Bkp Zaanoever. Meer in het algemeen is de uitbreiding van het complex van Cargill in combinatie met de loopbrug ook in lijn met de stedenbouwkundige en architectonische karakteristiek van de Zaanstreek waarin meerdere van dit soort industriële ontwikkelingen herkenbaar zijn.

De mogelijkheid om als onderdeel van de integrale oplossingsrichting een fysieke uitbreiding van het gebouw van Cargill toe te staan, is bij het college niet ingegeven door een wens van Cargill om de productiecapaciteit te vergroten maar door de mogelijkheid om de bestaande activiteiten te herinrichten en daarmee het risico van overlast voor de bewoners van de Zandweg verder te verminderen. Indien de uitbreiding kan worden gerealiseerd, is het de intentie van Cargill om in dat gedeelte opslagsilo's te plaatsen, omdat juist dat een activiteit is waarbij niet of nauwelijks geluid, trillingen of andere hinder vrijkomt. De bestaande buitengevel zal worden gehandhaafd om zo nog eens voor extra geluidwering te kunnen zorgen. Er ontstaat op die manier een buffer die bestaat uit twee gevels en de nieuwe opslagruimte waarin geen belastende activiteiten plaatsvinden.

Hierbij kan worden opgemerkt dat Cargill zelf een heel duidelijk belang heeft bij het zoveel mogelijk beperken van mogelijke hinder en de daarbij eventueel behorende klachten van omwonenden. De plannen om juist geluids- en trillingsarme activiteiten als een buffer tussen de woningen en de intensievere productieprocessen te realiseren komt dan ook bij Cargill zelf vandaan. De voorgestelde wijziging van het bestemmingsplan leidt ook niet tot verruiming van de milieuruimte van Cargill en verandert niets aan de toepasselijke geluids- en andere milieunormen. Deze normen zijn en blijven daarmee handhaafbaar voor de gemeente en/of de omgevingsdienst.

Bij de uitwerking van de plannen is zeker niet vooral gekeken vanuit het belang van Cargill maar is nadrukkelijk gezocht naar een balans tussen alle betrokken belangen, waaronder die van de voormalige en huidige bewoners van de Zandweg. Niet alleen heb ik als verantwoordelijk wethouder regelmatig contact met (vertegenwoordigers van) omwonenden, er zijn door de gemeente en Cargill ook informatiebijeenkomsten georganiseerd, waarbij de plannen zijn toegelicht en met de omwonenden daarover in overleg is getreden. De bewoners van de Zandweg zijn betrokken bij de inrichting van de groenvoorziening en zullen ook betrokken zijn bij de definitieve uitwerking daarvan. Of hier parkeerplaatsen ten behoeve van de bewoners worden gerealiseerd is mede afhankelijk van de inbreng vanuit de buurt zelf.

Naar aanleiding van de vraag over de m.e.r. kan worden bevestigd dat sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.
Bij de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan (en de daarin opgenomen aanmeld-notitie) is geen formeel m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen. Daarom ligt gelijktijdig met het voorstel aan de raad voor de vaststelling van het bestemmingsplan ook het formele m.e.r.-beoordelingsbesluit voor. De raad wordt dan ook voorgesteld geen milieueffectrapport op te laten stellen omdat uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebleken dat als gevolg van de ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

PvdA KEES JAN KINDT
Wat de plannen betreft, daar zijn we kritisch over.
Oorspronkelijke aankoop had zeer zeker onze instemming.
Persoonlijk ben ik meerdere malen bij bewoner 232 langs geweest. Deze mensen hebben daar heel veel moeite met de overlast gehad. Aankoop woningen is dan ook een goed gebaar.
Destijds principeplan 2017 toonde een hele bescheiden uitbreiding, een dunne schil die erbij kwam. Als we kijken naar de plannen zoals die nu bij de stukken zitten, dan zien we een zeer forse uitbreiding van de bebouwing met de massaliteit en zal dat opnieuw geaccepteerd worden? Wordt namelijk een grote massaliteit, niet alleen aan de kant van de Zandweg, maar ook de Veerdijk, die wordt daardoor niet in positieve zin beïnvloed. Een passage die door veel inwoners ook gebruikt voor met de hond lopen; door een tunnel waar ook vrachtwagens doorheen rijden. Dus daar mogen we best kritisch op zijn.

Ook gekeken naar de omgevingsvisie: in de teksten staat dat er voldoende ruimte is voor deze ontwikkelingen en wonen. Toch zie ik een knelpunt. Blijft de Zandweg gehandhaafd als woongebied of kiezen we voor een ontwikkeling waar Cargill verder groeit. Dat is de keuze. Dat zien we niet in dit plan, is nu voor betere inrichting en niet voor vergroting productiecapaciteit. Maar met deze uitbreiding van 20% kan in een volgende fase wel degelijk worden ingezet op productievergroting.
We zijn hier heel kritisch op en zien vooralsnog geen goede argumenten om met deze plannen in te stemmen.

REACTIE
Wij waarderen de kritische houding en de terechte vragen die vanuit de gemeenteraad worden gesteld. Wij hebben ons bij de uitwerking van deze oplossingsrichting deze zelfde vragen gesteld en menen dat met het huidige voorstel een evenwichtige oplossing is gevonden. Een onderdeel daarvan is dat het voorstel een mogelijkheid biedt om het risico op overlast voor de bewoners van de Zandweg (waaronder uiteraard de bewoner van Zandweg 232) te verminderen door een fysieke buffer tussen de woningen en de meest kritische processen van de fabriek te realiseren. Wij zien om deze reden dus ook geen keuze tussen de uitbreiding van de fabriek en de woonfunctie, maar juist een kans om de relatie tussen beide functies mogelijk wat te verbeteren. De bestemmingswijziging leidt hierbij niet tot verruiming van de bestaande milieuruimte van Cargill.

Voor wat betreft de schaal van de mogelijke uitbreiding zijn de plannen sinds het principeplan van 2017 niet wezenlijk gewijzigd. De mogelijke uitbreiding betreft (nog steeds) circa 7.5% ten opzichte van het bestaande oppervlak van de fabriek (circa 1.300 m2 op circa 17.300 m2). Naar de stedenbouwkundige inpassing is kritisch en zorgvuldig gekeken, mede in relatie tot het beeldkwaliteitsplan Zaanoever. Wij verwijzen op dit punt naar onze reactie op de andere inspraakreacties.

CDA HENK ROELEVELD
Weinig vragen en benieuwd naar de antwoorden.
Ik wil horen van de portefeuillehouder of het nieuwe bestemmingsplan ruimte biedt om om de productie te verhogen of moet het gewoon blijven zoals het is. Is er ruimte in het bestemmingsplan om de capaciteit te verhogen? Of blijft het zo?

REACTIE
De bestemmingsplanwijziging regelt niet de productiecapaciteit van Cargill, daar is een bestemmingsplan niet het instrument voor. Het bestemmingsplan maakt ‘slechts’ een fysieke uitbreiding mogelijk. De aanleiding om aan deze uitbreidingsmogelijkheid mee te werken is voor het college zeker niet een mogelijke vergroting van de productiecapaciteit, maar de intentie van zowel Cargill als de gemeente om deze extra ruimte te benutten voor een herinrichting van de fabriek waarbij de activiteiten met de minste omgevingseffecten aan de zijde van de woningen worden voorzien.

Wij begrijpen overigens niettemin heel goed dat een uitbreiding van de fysieke ruimte in de fabriek al snel als een mogelijkheid zal worden gezien om de productiecapaciteit te vergroten. Wij hechten er daarom aan te benadrukken dat de productiecapaciteit weliswaar niet wordt geregeld in het bestemmingsplan, maar wel wordt begrensd door de voorschriften die aan de milieuvergunning van Cargill zijn verbonden, bijvoorbeeld in de vorm van emissie- en geluidsnormen. Aan deze begrenzing van de milieuruimte verandert met de bestemmingswijziging niets. Indien Cargill in de toekomst plannen zou willen ontwikkelen om de productiecapaciteit uit te breiden zal zij daarbij steeds gebonden zijn aan de voorschriften uit haar milieuvergunning en de bescherming die daarvan uitgaat voor de omgeving. Zonder deze waarborg zou het college de fysieke uitbreidingsmogelijkheid die het bestemmingsplan biedt, anders hebben beoordeeld.

D66 BART DE WAARD

Na zoveel jaar is het goed dat er een aanpassing van bestemmingsplan is.
Maar we zijn wel zeer teleurgesteld dat de uitbreiding van de fabriek met een silo richting de Zandweg zal plaatsvinden. Een bouwhoogte van 12 meter is wat ons betreft niet passend in de bebouwde omgeving.
De bedoeling van deze silo begrijpen wij niet, zal bedoeld zijn als geluidswering. Er zijn wat ons betreft betere inpasbare mogelijkheden.
Kan de wethouder aangeven wat de mogelijkheden zijn om af te wijken van de plaatsing en op de hoogte van deze silo.
Artist Impression: Dit soort weergaves geeft altijd bewust een vertekende van de werkelijkheid; er zijn geen parkeerplaatsen ingetekend er zijn volwassen bomen geplaatst waar nog niets over besloten is. We hebben niks aan dit soort tekeningen.
Een vraag over de verplaatsing van parkeerplaatsen: krijgen de parkeerplaatsen een waterdoorlatende bestrating?
Lijkt heel veel aan de overkant destijds bij Wessanen waar je ook door een fabriekswand heen moest rijden om in een natuurgebied te komen en dat vinden wij geen goed idee. W zullen dan ook zeker nu nog niet instemmen met dit plan.

<u>REACTIE</u>

De bouwhoogte van 12 meter sluit aan bij de bestaande bouwhoogte aan de zijde van de Zandweg. Die hoogte zal worden doorgetrokken naar de uitbreiding zodat er een consistent beeld ontstaat en de uitbreiding bovendien ruimte zal bieden aan de daar beoogde activiteiten. Wij begrijpen echter de vragen over de bouwhoogte en hebben precies om deze reden kritisch gekeken naar de stedenbouwkundige inpassing van een mogelijke uitbreiding, mede met behulp van een extern stedenbouwkundig adviseur. De lijn die hier wordt gevolgd is dat de overgang van bedrijfsbebouwing naar woningen wordt verzacht door de toevoeging van een groenzone, inclusief afschermende bomen/begroeiing. Het is hierbij nadrukkelijk niet de bedoeling om zeer jonge beplanting te plaatsen, er zal worden gekeken naar een volwaardige afscherming waarbij overigens geldt dat de meeste boomsoorten al heel snel een hoogte van 12 meter of meer bereiken. Dat er op deze locatie parkeerplaatsen zullen worden toegevoegd is overigens zeker geen gegeven; wat de gemeente betreft is dat niet nodig, tenzij een groot deel van de bewoners daar wellicht anders over zou denken. Wij hebben er in ieder geval alle vertrouwen in dat een goede inpassing van de uitbreiding in de omgeving zal worden gerealiseerd.

Voor wat betreft het beoogde gebruik van de mogelijke uitbreiding, bevestigen wij dat het voornemen inderdaad is om op de locatie opslagsilo's te plaatsen. De gedachte daarachter is dat de opslag in silo's het onderdeel van het productieproces is waar het minste risico op hinder vanuit gaat (de opslag veroorzaakt niet of nauwelijks geluid, trillingen, etc). Daarmee wordt het risico van overlast bij bewoners van de Zandweg beperkt. Dat effect wordt nog eens versterkt doordat de uitbreiding in deze opzet als fysieke buffer kan functioneren tussen de woningen en de andere processen van Cargill waarbij meer geluid, geur en trillingen vrijkomen. Deze mogelijke bufferfunctie van de beoogde uitbreiding wordt door het college juist als een belangrijk onderdeel van de uitgewerkte oplossingsrichting gezien. Eventuele alternatieven halen dit voordeel eruit en leiden daarom tot een minder evenwichtige oplossing.

Ten slotte ben ik als verantwoordelijk wethouder een groot voorstander van waterdoorlatende parkeerplaatsen en zal deze suggestie zeker worden meenemen in de verdere uitwerking van de inrichtingsplannen.

VVD MARTIJN DOORENBOS

Gedeeltelijk helder en onderbouwd. Echter, is het gezien de woningnood niet verstandig om het gebied te bestemmen voor huizenbouw? Lijkt echter minder verstandig gezien want huizen grenzen aan gebied waar intensief gewerkt wordt.
Het nu geschetste scenario ie er een van eind goed-al goed. Echter, hoe reëel is dit scenario?

Niets verhinderd Cargill om op een later moment met een beroep op gewijzigde omstandigheden een wijzigingsvergunning, dan wel een revisievergunning aan te vragen en de ruimte die volgens de huidige aanvraag voor licht industriële werkzaamheden en voor opslag doeleinden zou worden gebruikt, uiteindelijk in gebruik te nemen als volwaardige productieruimte en daarmee direct de overige omwonenden in hun woongenot aan te tasten vanwege overlast gevende productie.
Dit is geen onmogelijk scenario, zeker in het licht van Cargill.
Daar komt nog bij dat Cargill gezien de recente publicaties omtrent ongefilterde uitstoot van onwenselijke stoffen het maatschappelijk belang van verantwoord ondernemerschap ondergeschikt maakt aan het streven naar winst; hoe kan een dergelijk scenario voorkomen worden.

REACTIE
Het college kent vanzelfsprekend het belang van huizenbouw en zet zich daar ook op verschillende geschikte locaties voor in. Deze locatie is echter niet een dergelijk geschikte locatie, zo blijkt ook uit de voorgeschiedenis met de voormalig bewoners. Precies om deze reden hebben wij daar in 2017 samen met de gemeenteraad voor deze locatie een andere keuze in gemaakt.

Op het punt van de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden verwijzen wij naar onze reactie op de inbreng van de heer De Waard van D66: de productiecapaciteit wordt niet geregeld in het bestemmingsplan, maar wordt wel begrensd door de voorschriften die aan de milieuvergunning van Cargill zijn verbonden, bijvoorbeeld in de vorm van emissie- en geluidsnormen. Aan deze begrenzing van de milieuruimte verandert met de bestemmingswijziging niets. Indien Cargill in de toekomst plannen zou willen ontwikkelen om de productiecapaciteit uit te breiden zal zij daarbij steeds gebonden zijn aan de voorschriften uit haar milieuvergunning en de bescherming die daarvan uitgaat voor de omgeving. Zonder deze waarborg zou het college de fysieke uitbreidingsmogelijkheid die het bestemmingsplan biedt, zoals gesteld, anders hebben beoordeeld.

Tot de hiervoor bedoelde milieuvergunningvoorschriften behoren zeker ook grenswaarden ten aanzien van de uitstoot van stoffen die tijdens het productieproces vrijkomen. Ook in het Actviteitenbesluit milieubeheer zijn daarover duidelijke grenswaarden opgenomen. Het is wellicht goed om hier op te merken dat de Omgevingsdienst toeziet op de naleving van deze grenswaarden en daar regelmatig inspecties op uitvoert. Ook zijn er de afgelopen jaren door twee verschillende partijen handhavingsverzoeken ingediend, waarover door één van deze partijen tot aan de Raad van State is doorgeprocedeerd. Ondanks het scherpe toezicht is tijdens geen van deze inspecties en trajecten een aanleiding gevonden om daadwerkelijk handhavingsmaatregelen te treffen tegen Cargill. Sterker nog, de milieueffecten vanuit de locaties van Cargill zijn de afgelopen jaren in veel gevallen juist teruggedrongen door investeringen die door Cargill zijn gedaan in technische maatregelen zoals de plaatsing van bijvoorbeeld geluidswerende voorzieningen en gaswassers. Ik herken mij dan ook niet in het beeld dat Cargill het belang van verantwoord ondernemerschap ondergeschikt zou maken aan winstmaximalisatie.

Dank u voorzitter, 3 minuten versie

Geachte Raad

De belangen zijn minder strijdig dan wordt voorgesteld:

als omwonenden overlast hebben heeft Cargill dat ook.

Ik wil een paar onjuistheden aan de orde stellen.

De eerste is dat wordt beweerd dat de wethouder,
"boven zijn opdracht van de raad uit " ……..extra ruimte voor Cargill creëert.

Dat is pertinent onjuist!!

Ik ben vanaf het eerste begin als architect betrokken, en heb zelf de volumina getekend die ten grondslag liggen aan de overeenstemming tussen gemeente en Cargill om de overlast voor omwonenden te beperken……..,

en wat toen is getekend is precies wat nu als bestemmingsplan voorligt.

Dat overlast ook soms niet meetbaar is,-maar wel voelbaar en/of persoonlijk kan zijn-, blijkt uit de inspraak van de huidige tijdelijke bewoners die juist géén overlast ervaren.

Het is daarom juist heel bijzonder is dat ook daarmee wel degelijk rekening mee wordt gehouden .

2. **Er wordt getwijfeld of het "expat management" Cargill wel oog heeft voor het reduceren van het geluid, en uitsluitend op winstmaximalisatie uit is.**

> Die zogenaamde Expats heb ik nooit ontmoet. Wel Management dat op vele fronten actief is om overlast te beperken, en niet alleen met dit plan.
> Zo zullen straks dieselvrachtwagen vervangen door elektrische of emissiearme voertuigen. en zijn elektrische boten reeds besteld.
> Cargill investeert samen met Vattenfall om 90% van haar energie behoefte uit wind energie te genereren.
> Kortom Cargill is continue aan het kijken om haar processen te verduurzamen en toekomstig bestendig te maken.

De uitbreiding dien belangen aan beide kanten;

Enerzijds
Kwaliteitseisen verlangen gedifferentieerder productie in steeds grotere badges.
Daarvoor is opslagruimte en hoogte nodig.

Anderzijds
De nieuwbouw draagt bij aan de geluidwering van productiegeluid en van de ventilatoren die op de huidige fabriek opgesteld staan.
Op dit moment hoorde Mevr. Floris nog de geluiden van de afzuiginstallatie maar zodra het volume gerealiseerd is, zal het geluid verder afnemen.

Cargill is tevens niet voornemens om **op** de gebouwen verdere geluid producerende installatie op te stellen. Cargill is bereid dit schriftelijk te garanderen.

Tevens werd gesuggereerd dat Cargill in de toekomst misschien de extra ruimte niet voor opslag maar voor uitbreiding van de productie wil gaan gebruiken. Dit is absoluut niet de insteek en Cargill is dan ook hier bereid hier schriftelijk garanties voor te geven.

Beeldkwaliteit

lint.

Als het zeer lange lint korter wordt, beschadigt het niet wezenlijk.
De groenstrook van 14 meter diep is voldoende om een dichte bosplantsoen te realiseren, waarbij bomen al snel hoger dan de gebouwen zullen worden.
Het wordt zelfs aantrekkelijker als je graag naar het groen kijkt.
De parkeerplaatsen zijn door mij als idee van de omwonenden getekend. Cargill heeft ze niet nodig.

Veerdijk /pijpenla

Door de bouw aan de Veerdijk versmalt de Veerdijk inderdaad. ….,
En dat past precies in de unieke Zaanse ruimtelijke karakteristiek die in beeldkwaliteitsplannen wordt gewaardeerd.

Wormer is geen Vinex wijk. Dit is de Zaanstreek waar wonen en werken al decennia lang hand in hand gaan, maar ook waar overlast moet worden aangepakt, en dat is wat met dit plan wordt beoogd.

GROEN LINKS WORMERLAND

PvdA Wormerland

Aangenomen
Voor - PvdA 2
- GL 4
- VVD 3
- CDA 1

Tegen: PDV 2
D66 1
VNW 1

MOTIE ZELFBEWONINGSPLICHT EN OPKOOPBESCHERMING WONINGEN

De Raad van de gemeente Wormerland in vergadering bijeen op dinsdag 8 februari 2022.

Constaterende dat:

- De gemeente Wormerland aan de vooravond staat van de bouw van 220 woningen aan de Zaandriehoek te Wormer.
- Binnen een termijn van een aantal jaren mogelijk nieuwe woningen worden gerealiseerd op vrijkomende tennisterreinen in Wormer.
- Bekend is dat bij realisatie van woningen boven basisschool Weremere diverse appartementen uit oogpunt van belegging zijn aangekocht en verhuurd.
- Per 1 januari 2022 in werking is getreden de Wet Opkoopbescherming en verruiming mogelijkheden tijdelijke verhuur.
- Deze wet het mogelijk maakt, dat de gemeente voor maximaal 4 jaar opkoopbescherming kan instellen voor bepaalde goedkope en middeldure woningen ter voorkoming van verhuur na aankoop.
- Voorts het voor de gemeente mogelijk is gedurende een periode van een paar jaar een zelfbewoningsplicht in te voeren, door vastlegging in een exploitatieplan ingeval van een wijziging bestemmingsplan of in een anterieure overeenkomst.

Overwegende dat:

- Het in de gemeente Wormerland voor woningzoekenden, en wel in het bijzonder starters en middeninkomens, bijzonder lastig/zo niet onhaalbaar is om een betaalbare woning te verwerven;
- Door de opkoopbescherming voorkomen kan worden dat beleggers en speculanten huizen opkopen, om daarna duur te verhuren; en
- Amsterdam en Zaanstad en mogelijk gemeenten in de regio opkoopbescherming, dan wel een zelfbewoningsplicht invoeren, het risico bestaat dat beleggers en speculanten meer en meer zullen uitwijken naar Wormerland.

Roept het college op:

1. Beleid te ontwikkelen ter oplegging van opkoopbescherming voor toekomstige nieuwbouwprojecten in de gemeente.
2. De mogelijkheid van de invoering van een zelfbewoningsplicht te onderzoeken indien opkoopbescherming op grond van de wet opkoopbescherming niet mogelijk blijkt en daarbij onderscheid te maken voor de positie van de gemeente als grondeigenaar of geen grondeigenaar.
3. Binnen redelijke termijn aan de raad voorstellen ter besluitvorming voor te leggen conform het gestelde onder de punten 1 en 2.

Fractie GroenLinks

Remco Doorn Elly Eens Karen Schoonheim Frans Stoop

Fractie Partij van de Arbeid

Kees-Jan Kindt Monique Klootwijk

Aangenomen m. alg. st.

MOTIE

Notitie Lintbebouwing: Probleemlocaties in dorpslinten

De gemeenteraad van de gemeente Wormerland, in vergadering bijeen op 8 februari 2022,

Constaterende dat:

1. Op 17 november 2020 de Omgevingsverordening NH2020 in werking is getreden;
2. Vaststelling van de beleidsnotitie 'Wonen in de tweede lijn' op dit moment niet mogelijk zal zijn;
3. De beschermingsregimes in de Omgevingsverordening NH2020 ruimtelijke ontwikkelingen in de dorpslinten binnen de MRA feitelijk onmogelijk maken;
4. Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening Gedeputeerde Staten daarom hebben toegezegd een Notitie Lintbebouwing te zullen opstellen;
5. Op 2 november 2021 Gedeputeerde Staten besloten de Notitie Lintbebouwing: Probleemlocaties in dorpslinten vast te stellen waarmee bij wijze van uitzondering 22 problematische locaties in lintbebouwing in de MRA limitatief kunnen worden aangepakt,

Overwegende dat:

1. De hoop en verwachting was dat gemeenten door de Notitie Lintbebouwing aanzienlijk meer ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zouden krijgen in het lint.
2. Het toevoegen van woningen in de linten kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten.
3. De gewekte verwachtingen niet zijn waargemaakt aangezien Gedeputeerde Staten menen dat de vaststelling van de Notitie Lintbebouwing een eenmalige actie is geweest.
4. De overtuiging op gemeentelijk niveau bestaat dat er in de dorpslinten aanzienlijk meer ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd met inachtneming van de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciale Landschap en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie dan de limitatieve uitzonderingen zoals besloten in de Notitie Lintbebouwing,

Verzoekt Provinciale Staten te laten weten dat de gemeenteraad van Wormerland zou willen dat:

1. De provincie vastlegt onder welke specifieke ruimtelijke voorwaarden gemeenten een ontheffing van Gedeputeerde Staten kunnen krijgen om

extra woningen in de dorpslinten te kunnen realiseren; dan wel als alternatief
2. Gedeputeerde Staten vaker een uitzondering maken op de provinciale Omgevingsverordening middels een jaarlijks op te stellen Notitie Lintbebouwing,

En gaat over tot de orde van de dag,

Ondergetekend, de fractievoorzitters van:

GroenLinks
Remco Doorn

VLW
Ronald Hendriks

VVD
Rolf van Wanrooij

POV
Maarten Haalboom

CDA
Albert Stol

PvdA
Kees-Jan Kindt

D66
Hans Kramer

GROEN LINKS WORMERLAND

Fractieadres:
Kanaaldijk 34
1458 PR Spijkerboor
06 4548 8981
glw@remcodoorn.nl

MOTIE RESTAURATIE PAKHUIS WORMERVEER

De gemeenteraad van Wormerland in vergadering bijeen op 8 februari 2022.

Constaterende dat:
- Pakhuis Wormerveer stamt uit 1882. Het pakhuis is opgetrokken in neoclassicistische stijl en een belangwekkend overgangstype in de ontwikkeling van de traditionele Zaanse houtbouw naar de moderne fabrieksbouw. Het pakhuis sinds maart 2007 een gemeentelijke monument is.
- De gemeente Wormerland in augustus 2013 een overeenkomst heeft gesloten met ADM COCOA B.V. (rechtsvoorganger van OLAM) en De Adelaar Monument B.V. over onder meer pakhuis Wormerveer.
- De strekking van deze overeenkomst is, dat het pakhuis ontmanteld en verplaatst zou worden door De Adelaar Monument B.V. buiten het terrein van ADM en vervolgens na restauratie zou worden opgebouwd op een locatie buiten het terrein van ADM.
- In een aparte overeenkomst hebben ADM en De Adelaar afgesproken, dat door ADM aan De Adelaar verkocht en geleverd zou worden een ontmanteld pakhuis Wormerveer.

Overwegende dat:
- Er tot op heden niets is gebeurd. Pakhuis Wormerveer staat nog op het terrein van ADM en ADM, thans OLAM, eigenaar is van het pakhuis. De staat van het pakhuis slecht is, historische materiaal verloren gaat en instorting dreigt. Restauratie is derhalve op korte termijn geboden.
- Stichting Zaanse Pakhuizen zet zich in voor behoud van het pakhuis en wil het pakhuis onder begeleiding van Bart Nieuwenhuis restaureren. Het restauratieplan ligt klaar voor uitvoering. Restauratie zou in 2022 uitgevoerd kunnen worden.
- Stichting Zaanse Pakhuizen heeft diverse gesprekken gevoerd met OLAM, De Adelaar en de gemeente Wormerland met het oog op de restauratie.
- De Adelaar wil afzien van demontage, verplaatsing en restauratie van pakhuis Wormerveer.
- ADM oftewel OLAM is op grond van de erfgoedverordening van de gemeente Wormerland gehouden tot instandhouding van pakhuis Wormerveer. ADM (oftewel OLAM) is dan ook verantwoordelijk voor de huidige slechte staat van het pakhuis en kan daarop aangesproken worden.
- Stichting Zaanse Pakhuizen is bereid het pakhuis over te nemen om vervolgens op de huidige locatie tot restauratie over te gaan.

Roept het college op:

a) ADM oftewel OLAM te wijzen op haar verplichting tot instandhouding van pakhuis Wormerveer als gemeentelijk monument.

b) Met inzet van alle (wettelijke) mogelijkheden aan te dringen op restauratie van pakhuis Wormerveer zo mogelijk in 2022, dan wel op zo kort mogelijke termijn.

Fractie GroenLinks

Remco Doorn Elly Fens Karen Schoonheim Frans Stoop